

ANA EMILIA STABEN

NEGÓCIO DOS ESCRAVOS

O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco
(1701 – 1759)



CURITIBA

2008

ANA EMILIA STABEN

NEGÓCIO DOS ESCRAVOS

O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco
(1701 – 1759)

Dissertação apresentada à linha de pesquisa Espaço e Sociabilidades, Programa de Pós-Graduação em História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Geraldo Silva

CURITIBA

2008

SUMÁRIO

Resumo.....	i
Abstrat	ii
Lista de mapas	iii
Introdução	1
Capítulo 1 – Dimensões do Comércio Atlântico	17
A – Expansão marítima portuguesa	17
B – Comércio e escravidão na Costa da Mina	20
C – Reinos fornecedores de cativos na Costa da Mina	27
D – Colonização de Pernambuco	33
E – União da Coroas Ibéricas e o comércio de escravos	36
F– Dominação Holandesa em Pernambuco e Costa da Mina	40
Capítulo 2 – Pernambuco e a Costa da Mina	45
A – A lavoura do tabaco	45
B – O surto minerador e o comércio pernambucano de cativos	52
C – Homens de negócio do Recife X Nobreza da Terra	59
D – Etapas do tráfico	65
Capítulo 3 - Comércio em Mudança	72
A – Fornecimento de “minas” para a América portuguesa	72
B – Auge do comércio entre Pernambuco e Costa da Mina	76
C – Mudança do comércio pernambucano para os portos de Angola	83
D – Leis e alvarás na tentativa de controlar os negócios negreiros	88
E – Conseqüências das leis de 1731 e 1743	92
F – Formação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba	97
Conclusão	101
Fontes	103
Referências Bibliográficas	104

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é identificar e analisar as principais razões que levaram os mercadores de escravos pernambucanos a deixarem de adquirir cativos nos portos da Costa da Mina e passaram a freqüentar preferencialmente os portos de Angola durante a primeira metade do século XVIII. A preferência dos luso-brasileiros pelos mercados da África Ocidental, pelo menos durante os trinta primeiros anos do XVIII, já é conhecida pelos historiadores desde a publicação do livro “Escravidão africana no Brasil” de Maurício Goulart em 1949. A novidade do presente estudo está em apresentar as causas da mudança na rota comercial praticada pelos mercadores de Pernambuco, principalmente, por causa da determinação da Coroa portuguesa em beneficiar os comerciantes do Reino, que desejavam controlar o comércio de escravos para a América portuguesa a partir de Angola. Atendendo às pressões dos mercadores metropolitanos, as autoridades de Lisboa expediram uma série de cartas de lei a partir de 1730 tornando mais rigoroso e demorado o comércio com os portos da Costa da Mina. Este controle desestimulou os pernambucanos a seguirem para esta região, e incentivou os negócios nos portos da África centro-ocidental.

Palavras-chave: tráfico de escravos, Império Português, homens de negócio de Pernambuco.

ABSTRACT

This research aims to identify and analyze the major reasons that led the Pernambuco slave traders to substitute Costa da Mina by Angola as their main source of slaves during the first half of the 18th century. The preference shown by the Portuguese-Brazilian slave traders for the West African markets, at least during the initial decades of the 18th century, is already known to the historiography since the publication of Maurício Goulart's book "Escravidão africana no Brasil" in 1949. The innovation of the present work lays on the searching for the causes that led to this shift, especially the aspiration of the Portuguese crown in proportionate better profits to the slave traders from Portugal, who intended to control the traffic to the Portuguese America directly from Angola. Answering to the Metropolitan traders' demands, Lisbon authorities expedited a series of laws starting in 1730, which made the commerce with Costa da Mina stricter and lengthy. This measure represented a draw back for the Pernambuco traders, who increased their business in the Central West-African ports.

Keywords: slave trade, Portuguese Empire, Pernambuco's businessmen.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Principais regiões de comércio de escravos na África	4
Mapa 2 – África Ocidental	21
Mapa 3 – Principais reinos africanos da África Ocidental e Centro-Ocidental	22
Mapa 4 – Portos da Costa do Ouro e Costa dos Escravos	24
Mapa 5 – Localização da Costa da Mina dentro da África Ocidental	25
Mapa 6 – Portos freqüentados pelos luso-brasileiros na Costa da Mina.....	30
Mapa 7 – Rotas do comércio de escravos até o século XVI	37
Mapa 8 – Costa de Pernambuco	46

INTRODUÇÃO

Os relatos escritos a partir de 1740, quando os negócios entre Pernambuco e os portos angolanos estavam em franca ascensão e o comércio com a Costa da Mina diminuía, revelam que esta última região continuava a ser de fundamental importância para o abastecimento de cativos em Pernambuco. O Conde dos Arcos, Governador desta Capitania (1746-1749), elaborou uma relação dos portos nos quais os mercadores pernambucanos comercializavam e das mercadorias compradas e vendidas para cada região. Nesta relação, o Governador afirmou que dos portos de Angola vinham escravos de “terceira espécie” e que “na Costa da Mina donde tiram os maiores interesses consome a maior parte do tabaco do país e aguardente de cana, ouro lavrado e em pó[...].”¹ Portanto, os escravos desta região eram considerados pelos pernambucanos melhores que os de Angola. Esta afirmação foi, possivelmente, feita como uma tentativa de valorizar e preservar o lucrativo comércio com a África Ocidental, já que desde a década de 1730 a Coroa portuguesa procurava limitar o comércio luso-brasileiro nesta região, contrariando os interesses de muitos homens de negócio do Recife articulados com a rede comercial que atuava na Costa da Mina.

O negócio dos escravos nos portos da Costa da Mina continuou a ser realizado pelos luso-brasileiros até 1757, pois, pouco antes da instalação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, o Governador, Luís Diogo Lobo da Silva (1756-1763), relatou a grande quantidade de tabaco e ouro que partiu das Capitanias de Pernambuco e da Bahia para a Costa da Mina depois da abertura dos portos desta região para todos os navios sob bandeira portuguesa em 1756. Sinal de que a Costa da Mina continuava a abastecer a lavoura pernambucana ainda em meados do século XVIII. No entanto, com este relato, o Governador Lobo da Silva, estava apenas reforçando o discurso de que o comércio com a Costa da Mina deveria acabar por conta do contrabando de ouro em pó e tabaco fino. Na verdade, ele apoiava o projeto de mercadores do Reino para a formação de uma Companhia de Comércio que privilegiasse o comércio de escravos com Angola.

Anos mais tarde, em 1778, o Governador de Pernambuco José César de Meneses (1774-1788) ressaltou a grande quantidade de “negros minas” desembarcados no porto

¹ Relação dos portos, em que comercializam os moradores de Pernambuco e os efeitos que levam para a continuação destes comércios e quais sejam os que trazem para lhe darem saída. Recife, 1749. *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1908. p. 482.

do Recife na fase imediatamente anterior a criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, instituída em 1759. Segundo este Governador, mesmo nos anos finais da década de 1770, os negócios com esta região poderiam ser lucrativos para os mercadores pernambucanos, já que os escravos eram de boa qualidade: “é notório que em Angola e em Costa da Mina se reserva a flor dos escravos para os negociantes da Bahia e do Rio de Janeiro que os pagam com melhores efeitos e dinheiro e o refugo para a Companhia”. Portanto, autoridades locais relataram que os mercadores pernambucanos desejavam adquirir cativos na Costa da Mina, muito tempo depois da instalação desta Companhia. Esta havia alterado o comércio pernambucano de escravos para os portos de Angola.²

Em decorrência da redução dos negócios com a África ocidental, por conta de cartas de lei expedidas pela Coroa portuguesa, o cultivo do tabaco também foi aos poucos abandonado pelos lavradores de Pernambuco. Esta relação entre a redução no comércio de cativos e a diminuição da produção de fumo pode ser observada em uma carta enviada em 1790 pelo Governador da Capitania de Pernambuco, Tomás José de Melo, ao então Ministro da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro. O Ministro havia anteriormente solicitado informações sobre a produção de tabaco na Capitania e o Governador respondeu que:

pela decadência a que se acha reduzida a cultura deste gênero, que sendo nos tempos antigos florescente, segundo me informaram pessoas de crédito, hoje se acha reduzida ao mísero estado de chegar muito mal ao consumo destes povos, não obstante o bom preço que se vende o pouco que se cultiva, cuja decadência procede de se achar igualmente reduzida a coisa nenhuma a navegação da Costa da Mina, que era quem dava extração do tabaco desta capitania.³

Esta carta revela que os comerciantes do Reino precisavam de fumo de primeira e segunda qualidade, porém os lavradores pernambucanos desistiram de cultivá-los anos antes, quando o comércio com a África Ocidental começou a declinar. Este documento é uma evidência de que realmente existia uma intensa relação comercial entre Pernambuco e a Costa da Mina, pois se plantava tabaco com o principal objetivo de

² Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassallos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. Arquivo Histórico Ultramarino – Pernambuco, caixa 130, documento 9223, Recife, 13 de julho de 1778.

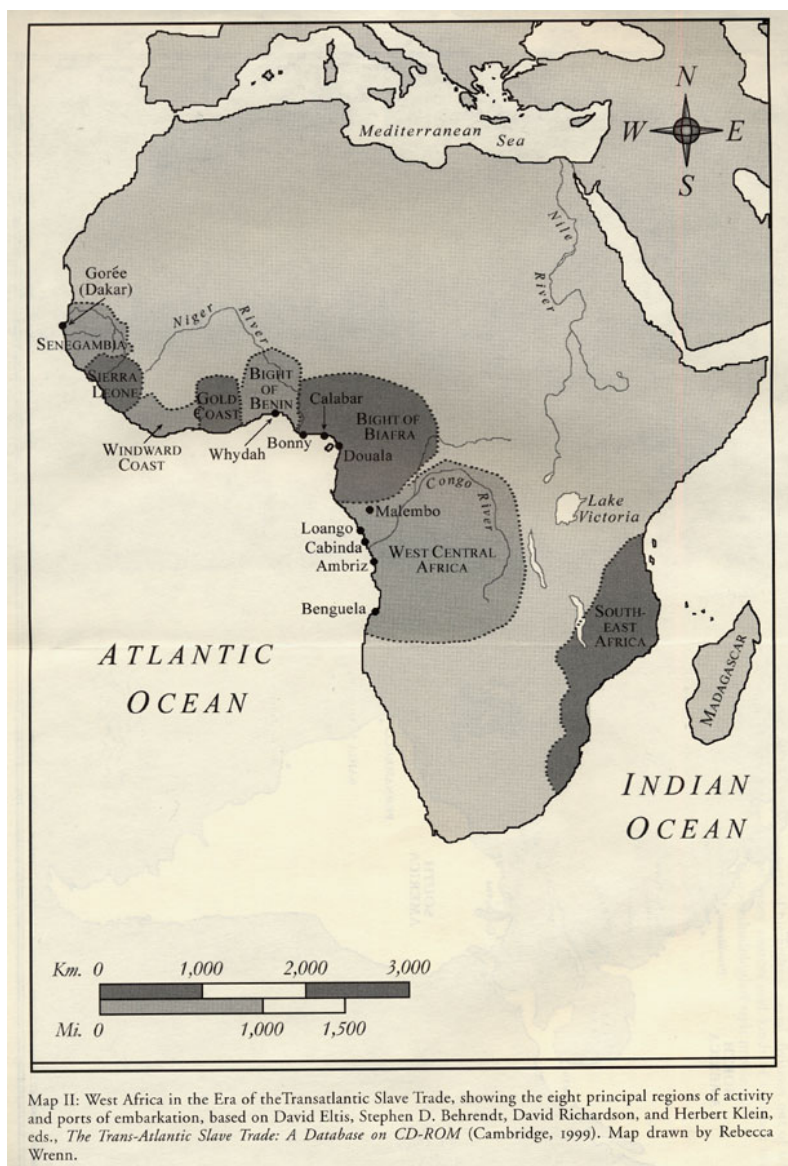
³ COSTA, F. Augusto Pereira da. *Anais Pernambucanos*, (vol.4), Recife, Fundarpe, 1983, p. 490.

comprar de escravos. Também demonstra que os lavradores pernambucanos não tinham interesse em produzir tabaco apenas para a metrópole, já que o comércio com a África Ocidental era muito mais lucrativo. Portanto, ao contrário do que defende a maior parte dos estudos referentes ao comércio de escravos africanos para o Estado do Brasil, boa parte dos cativos levados para a Capitania de Pernambuco era proveniente dos portos da Costa da Mina.

Esta dissertação pretende demonstrar a configuração e as características centrais de uma intensa relação comercial entre Pernambuco e a Costa da Mina, ao longo da primeira metade do século XVIII. Sugerimos aqui, igualmente, a natureza do declínio dessa relação comercial, a qual, a nosso ver, possui uma dimensão essencialmente política. Contesta-se, pois, a maior parte dos estudos realizados sobre o comércio de escravos para Pernambuco a qual defende a exclusividade deste com a costa Centro-Ocidental da África, ou seja, com o tráfico de cativos provenientes das regiões de Congo e Angola. A constatação desta rede comercial ligando a África Ocidental e Pernambuco altera a crença de uma supremacia banto entre os escravos da sociedade pernambucana colonial. Portanto, os estudos sobre escravidão na América portuguesa devem atentar para a forte presença de andangmés, ardas e sabarús, e outros povos da Costa da Mina, não apenas na Bahia ou no Rio de Janeiro, mas também em Pernambuco.

Convencionou-se denominar a região africana situada logo acima da linha do Equador como África Ocidental, e a região situada logo abaixo desta linha de África Centro-Ocidental. No mapa a seguir pode-se identificar como África Ocidental a região localizada à oeste da Baía de Biafra, e denomina-se África Centro-Ocidental a região localizada ao sul desta baía.

Mapa 1



Fonte: Major slaving regions of West Africa. *New Perspectives on the Transatlantic Slave Trade*, Special Issue, *William and Mary Quarterly*, vol.58 (2001), pp.16 and 17.

Não por um acaso, através dos livros de compromisso da irmandade negra mais importante do Recife, a do Rosário de Santo Antônio do Recife, pode-se notar o crescimento da influência de membros pertencentes às etnias da Costa da Mina ao longo do século XVIII. Nesta irmandade, os registros referentes ao século XVII mostram que africanos da costa ocidental, ou seja, das regiões localizadas ao norte da linha do Equador, não poderiam ocupar cargos de maior destaque, pois estes eram reservados aos

"crioulos" e de nação "Angola", africanos vindo da África Centro-Occidental. Isto ocorria porque no XVII a quantidade de escravos desta região era maior e sua força e influência dentro da irmandade era, portanto, maior que a dos de outros locais. No entanto, os livros referentes à segunda metade do século XVIII revelam que esta proibição tinha sido superada e a Irmandade do Rosário de Santo Antônio admitia "negros minas" em cargos de maior importância social. O elevado número de escravos da Costa da Mina desembarcados em Pernambuco durante a primeira metade do século XVIII, possibilitou-os reivindicar uma maior participação nas funções da Irmandade. Além disso, conforme aumentou a diversidade de etnias no Recife, surgiram alguns "governos de nação" subordinados ao Rei do Congo, como os referentes a "nação ardas do Botão da Costa da Mina", ou a "nação do Dagome".⁴ Temos como exemplo a carta patente do Preto Bernardo Pereira assinada pelo Governador da Nação Sabarú:

Pelo que ordeno ao Rei do Congo e mais oficiais a que toca por tal o reconheçam, honrem e estimem, e o hei por empossado no referido cargo, recomendando-lhe muito o sossego e vigilância que deve ter o governo de seus súditos, *digo* dos seus subordinados a quem também ordeno que lhes obedeçam e cumpram suas ordens relativas ao Real Serviço, *digo* relativas ao Bem público assim como devem e são obrigados.⁵

A possibilidade de um escravo da África Ocidental obter um cargo de prestígio dentro da principal Irmandade do Recife demonstra que realmente havia um número significativo de "minas" em Pernambuco durante o século XVIII, ao contrário, do que ocorria no século anterior.

A expansão do comércio pernambucano de escravos na Costa da Mina ocorreu, sobretudo, em decorrência da descoberta das minas de ouro no Centro-Sul da América portuguesa no final do século XVII. A enorme demanda por mão-de-obra gerada pela mineração fez com que os negociantes de escravos das principais praças de comércio do Estado do Brasil, isto é, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, preferissem vender os africanos que transportavam para os mineradores que pagavam preços mais elevados e com ouro em pó. Com o crescimento da demanda por cativos nas áreas mineradoras, seu preço triplicou rapidamente em todas as regiões, o que dificultou a já complicada

⁴ SILVA, Luiz Geraldo. Religião e identidade étnica. Africanos, crioulos e irmandades na América portuguesa. In: *Cahiers des Amériques Latines*, Paris, v. 44, n. 3, 2003.

⁵ O Preto Bernardo Pereira, Governador da Costa Suvaru. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (Recife, Pernambuco). Patentes Provinciais. Códice 2, folha 129, 1776.

situação financeira dos senhores de engenho de Pernambuco, que já enfrentavam dificuldades na comercialização do açúcar no mercado europeu por conta da concorrência da produção açucareira das Antilhas.

O aumento no preço dos escravos acirrou a antiga rivalidade entre os senhores de engenho e seus credores, ou seja, os comerciantes do Recife. A partir de 1654, após a expulsão dos holandeses e da Restauração do domínio português na Capitania de Pernambuco estes mercadores, nascidos no Reino, ocuparam o lugar deixado pelos holandeses no comércio de cativos, no financiamento da lavoura de açúcar e no fornecimento de produtos manufaturados. No início do século XVIII, os comerciantes do Recife, fortalecidos economicamente, começaram a reivindicar cargos de prestígio na Câmara de Olinda e nas companhias de Ordenança, até então privilégio reservado aos senhores de engenho. Endividados e ameaçados de perder seu predomínio político, os senhores de engenho aumentaram as hostilidades contra aqueles, fato que acabou resultando em uma guerra civil conhecida como Guerra dos Mascates, ocorrida entre os anos de 1710 e 1712.⁶

Por sua vez, o comércio dos pernambucanos na Costa da Mina declinou ao longo do século XVIII, em decorrência de uma série de cartas de lei, alvarás e regimentos expedidos pela Coroa para limitar os negócios com esta região. As autoridades de Lisboa tomaram estas medidas para evitar o contrabando do ouro e do tabaco fino, o qual beneficiava os negociantes ingleses, franceses e holandeses instalados em portos da Costa da Mina. Além disso, a Coroa desejava promover o comércio de escravos em Angola, colônia portuguesa na qual teriam maior controle sobre a comercialização de cativos no interior e sobre as cobranças de tributos. Os mercadores pernambucanos não souberam se articular para enfrentar os regimentos expedidos a partir de Lisboa. Primeiramente, porque os grandes comerciantes do Recife não se uniram aos senhores de engenho, nem aos pequenos comerciantes, quando houve condições favoráveis para a formação de uma Companhia de Comércio que atendesse aos interesses dos luso-brasileiros, mais especificamente nos anos de 1743 e 1756. Esta desunião, em boa medida decorrente da guerra civil de 1710-1712, permitiu o estabelecimento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1759, com sede em Lisboa, constituída

⁶ MELLO, José Antonio Gonsalves. Nobres e Mascates na Câmara do Recife (1713-1738). In: *Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco*, vol. LIII, 1981. pp. 115-117 ; MELLO, Evaldo Cabral. *A fronda dos Mazombos: nobres contra mascates*, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003.

na sua maioria por comerciantes lisboetas, que acabou privilegiando os interesses dos mercadores reinóis.⁷

Para este estudo empreendemos a análise de correspondências trocadas entre as autoridades metropolitanas e coloniais, as quais revelam a organização do comércio de cativos com a Costa da Mina e suas conexões com a vida social e política da América portuguesa. São alvarás, decretos e cartas oficiais que revelam, entre outras informações, detalhes sobre o funcionamento do tráfico de escravos. Em boa medida, foram utilizados documentos que pertencem ao Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, e digitalizados pelo *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco*. A utilização desta documentação é complementada com as cartas régias publicadas na coleção *Documentos Históricos*.⁸ Uma segunda categoria de fonte utilizada nesta pesquisa constitui-se de alvarás, regimentos e decretos enviados pela Coroa portuguesa aos Governadores da Capitania de Pernambuco e demais autoridades locais publicados pela Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro e reunidos na coleção *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, de 1749.⁹ Por outro lado, privilegiamos um momento muito específico, qual seja, a primeira metade do século XVIII, marcado pela alta no preço dos escravos, pelo surto minerador, pela crise açucareira, pela elevação do Recife à condição de vila e pela guerra de 1710-1712.

O tráfico de escravos e a historiografia

O comércio de escravos africanos para a América portuguesa não é tema recente na historiografia. Em 1949, por exemplo, foi editado pela primeira vez o livro *Escravidão Africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico* de Maurício Goulart. Como o próprio título sugere, este livro consiste em um detalhado estudo sobre este importante comércio, desde a chegada dos primeiros africanos em Portugal, ainda no século XV, discutindo também a introdução destes na lavoura de açúcar e nas minas de ouro da América portuguesa. O autor, por fim, discutiu as pressões da Inglaterra visando o fim do tráfico de escravos para o Brasil. Portanto, seguindo a tendência das

⁷ RIBEIRO JÚNIOR, José. Alguns aspectos do tráfico escravo para o nordeste brasileiro no século XVIII. In : *Anais do VI Simpósio dos Professores Universitários de História*. São Paulo: ANPUH, 1973. p. 388 ; CARREIRA, Antônio. *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1983. pp. 221 e 222.

⁸ *Documentos Históricos* : Consultas do Conselho Ultramarino - Pernambuco e outras capitanias (1716 - 1727). VOL. XCIX. Rio de Janeiro : Biblioteca Nacional / Divisão de Obras Raras e Publicações, 1953.

⁹ *Informação Geral da Capitania de Pernambuco* (1749). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1908.

“grandes histórias” muito utilizada na época em que o livro foi escrito, o autor escreveu uma “história geral” do comércio de escravos para a América portuguesa. Sobre a comercialização de africanos no século XVIII, Goulart destacou a importância dos portos de Angola, apresentando a quantidade de cativos aí embarcados anualmente. Em relação à Costa da Mina, seu trabalho enfatizou suas conexões comerciais com a Bahia e estimou a entrada de aproximadamente 460.000 “negros minas” em Salvador durante todo o século XVIII, enquanto que para o Rio de Janeiro e Pernambuco calculou para a mesma centúria um volume entre 80.000 e 100.000 escravos desta mesma procedência.¹⁰

Na década de 1960 destacaram-se os trabalhos de Pierre Verger e Philip Curtin, os quais revelaram abordagens metodológicas diversas. Em 1966, Verger publicou o livro intitulado *O fumo da Bahia e o tráfico dos escravos do Golfo de Benim*¹¹, onde apresentou resumidamente os temas que seriam tratados com mais detalhes no mais importante livro sobre o comércio de escravos entre Costa da Mina e a Bahia: *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de todos os santos dos séculos XVII a XIX*, editado pela primeira na França em 1968. Neste trabalho, Verger compilou uma quantidade significativa de documentos examinados em arquivos de Paris, Londres, Salvador, Haia, Nigéria e Benim. Verger, contudo, não realizou análises e relações profundas entre os documentos apresentados. No entanto, sua obra dispõe de farta documentação a respeito dos mais diversos aspectos ligados às relações estabelecidas entre os mercadores baianos na região que chama de Costa a Sotavento da Mina, ou seja, região leste da fortaleza de São Jorge da Mina, até a costa do Benim. O foco principal deste trabalho foi o século XVIII, porém, também tratou das relações comerciais entre Bahia e Costa da Mina até o fim do tráfico atlântico de escravos em 1850.

Em seu trabalho, Verger ressaltou a forte presença dos mercadores luso-brasileiros, sobretudo baianos, nos portos da Costa da Mina, além de suas relações com os chefes africanos e mercadores de outras nações européias, sobretudo ingleses e franceses. Com os relatos de mercadores de outras nações européias como França e Inglaterra, demonstrou o ponto de vista destes homens sobre o comércio na Costa da Mina. Verger também levantou documentos sobre a atuação dos “negros minas” na

¹⁰ GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1975. p. 217.

¹¹ VERGER, Pierre. *O fumo da Bahia e o tráfico dos escravos do Golfo de Benim*. Publicações do Centro de Estudos Afro-Orientais: Ed. da UFBA, 1966.

Bahia, e da comunidade de ex-escravos que voltaram para o Benin. Como preocupou-se basicamente com as ligações entre a Capitania da Bahia e a Costa da Mina, não observou a estreita relação entre esta região africana e a Capitania de Pernambuco.¹²

Já o trabalho de Philip Curtin, *The atlantic slave trade: a Census*, publicado em 1969, apresentou um extenso levantamento sobre o volume de escravos comercializados entre a África e diversas regiões da América. Este é um dos trabalhos mais completos sobre a demografia do comércio transatlântico de escravos. Baseado, na maioria das vezes, em documentos das Companhias de Comércio da França e da Inglaterra, este autor procurou estimar o volume total de cativos comercializados pelos mercadores destes países para suas colônias desde o século XV até o XIX. Construiu tabelas que demonstram a quantidade de escravos desembarcados em diferentes regiões do continente americanos, além realizar uma comparação no desembarque de africanos entre diferentes regiões. Sobre o comércio de africanos para a América portuguesa Curtin utilizou os dados apresentados no livro de Maurício Goulart. Portanto, destacou as mesmas rotas comerciais apresentadas por este autor.¹³

Assim como Curtin, Herbert Klein analisou aspectos demográficos do comércio de escravos africanos para a América. Apesar de utilizarem metodologia semelhante, existem diversas diferenças no trabalho dos dois historiadores. Enquanto a pesquisa de Curtin discutiu as relações entre portos americanos e africanos, Klein dedicou um estudo ao transporte de cativos para portos específicos da América. Diferentemente de Curtin fez uma análise mais profunda dos dados, além de trazer informações sobre a mortalidade nos navios, idade dos africanos transportados, além do número de crianças e de mulheres embarcadas na África. Apesar do grande número de dados quantitativos, Klein analisou com mais profundidade os dados levantados do que Curtin. No seu livro *The midlle passage: comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Klein analisou o fornecimento de escravos para a Virgínia, Jamaica, Cuba e Rio de Janeiro, realizado por ingleses, franceses e portugueses respectivamente, durante os séculos XVIII ou XIX. No levantamento dos dados sobre comercialização de africanos para o Brasil, utilizou basicamente documentos do Arquivo Histórico Ultramarino sobre Angola, como também do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e periódicos fluminenses do século

¹² VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de todos os santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.

¹³ CURTIN, Philip D.. *The Atlantic slave trade: a Census*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1969.

XIX. Portanto, no que diz respeito à América portuguesa, seu trabalho focalizou as relações comerciais entre os portos angolanos e a praça do Rio de Janeiro.¹⁴

Outro autor dedicado ao estudo do comércio de escravos entre o Rio de Janeiro e Angola é Manolo Florentino. Seu livro *Em costas negras*, editado pela primeira vez em 1993 pelo Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, analisou a organização dos homens de negócio da praça do Rio de Janeiro. Sua obra abarca diversas dimensões da história econômica, social e demográfica. Examina como o comércio de escravos foi determinado por acontecimentos tanto africanos como americanos, bem como analisa de que forma as relações estabelecidas entre estas regiões fazia com que a produção e os negócios crescessem na África. O autor descreveu as empresas e as fortunas decorrentes da compra de cativos nos portos angolanos, entre a última década do século XVIII e início do XIX. Além disso, destacou a autonomia e força econômica dos comerciantes fluminenses do comércio no Atlântico Sul. Complementando suas análises sobre o comércio de escravo, Manolo Florentino apresentou novos dados quantitativos sobre o desembarque de africanos no porto do Rio de Janeiro. O autor também inovou quando demonstrou o quanto o comércio transatlântico de escravos era importante para a manutenção da sociedade escravista e para a diferenciação social dos luso-brasileiros.¹⁵

Em 1999, foi lançado um amplo banco de dados sobre o comércio transatlântico de escravos organizado por David Eltis, Stephen Behrendt, David Richardson e Herbert Klein.¹⁶ Este contém basicamente informações quantitativas para boa parte das questões relativas a este comércio: faixa etária, gênero, nome e origem dos navios, nome de seus capitães, entre outras informações. Esta base de dados veio atender uma necessidade dos historiadores que pesquisam o comércio de escravos para a América, pois ainda são poucos os levantamentos sobre o volume deste negócio. Sobre isto o trabalho apresentou informações quantitativas sobre praticamente todos os portos africanos utilizados na compra de escravos e as principais regiões de desembarque no continente americano, desde o século XVI até o XIX. As informações referentes à América portuguesa enfatizam os portos utilizados pelos mercadores da Bahia e o comércio entre Angola e Rio de Janeiro. As informações sobre estas praças, segundo os

¹⁴ KLEIN, Herbert. *The Middle Passage: comparative studies in the Atlantic Slave Trade*. New Jersey: Princeton University Press, 1978.

¹⁵ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo : Companhia das Letras, 1997.

¹⁶ ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen D.; RICHARDSON, David; KLEIN, Herbert S. *The Transatlantic Slave Trade, 1527-1867: a Database on CD-Rom*. New York: Cambridge University Press, 1999.

próprios autores, foram baseadas nos dados levantados por Pierre Verger e nos levantamentos realizados por Herbert Klein nos arquivos de Luanda.¹⁷

Já Luiz Felipe de Alencastro pesquisou um período pouquíssimo estudado na história do comércio negreiro, os séculos XVI e XVII. Ele analisou este comércio dentro da perspectiva atlântica, demonstrando as estreitas relações, comerciais, culturais, sociais e econômicas que interligavam diferentes regiões da América portuguesa com a África Centro-Occidental. Este livro possui ambições grandiosas, pois aborda aspectos ligados a exploração do território e escravidão no Rio de Janeiro, Capitania de São Paulo, passa pela Amazônia, Rio da Prata e Angola. Portanto, trata de diversas regiões, ligadas pelas relações de comércio e pelos interesses da Coroa portuguesa e de seus súditos. Alencastro defende o caráter bilateral das relações entre África e a América portuguesa, ou seja, a relação entre as duas regiões com quase nenhuma influência do Reino.¹⁸

Uma das mais recentes publicações sobre o comércio de escravos é o livro de Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola-Rio de Janeiro, 1780-1860)*, no qual o autor analisou a participação dos intermediários no comércio de cativos desde a captura no interior angolano, passando pela travessia do Atlântico, até a venda na praça fluminense. Segundo o próprio autor essa obra constrói a história social das pessoas envolvidas neste comércio, não só os comerciantes e tripulantes dos navios, mas principalmente os escravos. Jaime Rodrigues investigou a atuação de todos os agentes diretamente envolvidos neste negócio, capitães, mercadores africanos, grandes traficantes, chefe africanos, entre outros, utilizando correspondências oficiais contidas no Arquivo Histórico Ultramarino referentes a Angola e Rio de Janeiro, além de relatos de viajantes e de memorialistas. Tratou também das trocas culturais entre europeus, luso-brasileiros e africanos desde a viagem até o desembarque no continente americano.¹⁹

Podemos observar que a maioria das pesquisas publicadas tratou da aquisição de cativos nos portos de Angola. Raras foram aquelas que examinaram a atuação dos luso-brasileiros na Costa da Mina. Os historiadores brasileiros que trataram desta região

¹⁷ ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen D.; RICHARDSON. A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: Novas evidências. In: *Revista Afro-Ásia*, nº 24, 2000, pp. 30-33.

¹⁸ ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, Séculos XVI e XVII*. São Paulo : Companhia das Letras, 2002.

¹⁹ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola- Rio de Janeiro , 1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

tinham seus estudos focados na experiência dos "negros minas" na América. Entre eles, Mariza de Carvalho Soares, que pesquisou a participação de africanos oriundos desta região em irmandades negras no Rio de Janeiro no século XVIII. Baseada nas informações contidas nos arquivos das irmandades de Santo Esleão e Santa Efigênia, como registros de batismo, casamento e óbitos, a autora mostrou a grande presença de africanos de algumas regiões da Costa da Mina na sociedade fluminense, Soares analisou a inserção dos escravos makis, da África Ocidental, dentro da sociedade fluminense através das irmandades negras e folias, bem como as estratégias utilizadas por eles para se integrarem a nova realidade. Em suma, sua inovação está em investigar as relações estabelecidas por cativos de uma determinada região da África Ocidental baseada em documentos de caráter religioso.²⁰

Por sua vez, João José Reis, no livro *Rebelião Escrava no Brasil*, buscou na África as influências da Revolta dos Malês ocorrida na Bahia em 1835. Para compreender todas as dimensões desta revolta, João Reis voltou sua pesquisa para a segunda expansão do Reino de Oió, o principal reino fornecedor de escravos para os portos da Costa da Mina em fins do século XVIII e as primeiras décadas do século seguinte. João Reis mostrou que a cultura e as crenças que os africanos traziam de suas áreas de procedência poderiam ser potencializadas com o contato com outros da mesma procedência. O autor tratou de todo o processo da Revolta dos malês, desde de sua origem na África, até todo o contexto dos “negros minas” na Capitania da Bahia. O autor inovou, ademais, quando apresentou a visão do cativo, marcada pela combatividade e inconformidade com a vida no cativeiro.²¹

Por sua vez, um dos poucos autores dedicados especificamente ao comércio de escravos para Pernambuco foi Marcus de Carvalho, no livro *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife*, de 2002. Na primeira parte deste trabalho o autor tratou da formação populacional da cidade do Recife durante o século XIX, apresentando não apenas dados quantitativos, como também as relações sociais estabelecidas nesta cidade. Na segunda parte, abordou a atuação dos mercadores pernambucanos diante da proibição do comércio de escravos para o Brasil a partir de 1831, e as táticas utilizadas para continuarem praticando este comércio. Portanto, seu foco foi o tráfico de escravos durante o século XIX. A última parte do livro, o autor

²⁰ SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

²¹ REIS, João José. *Rebelião Escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835 / revisão revista e ampliada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

tratou das táticas de resistência dos escravos e sua relação com as revoltas políticas ocorridas em Pernambuco no período tratado. Em suma, este trabalho abordou diversos aspectos das relações sociais estabelecidas entre homens livres e escravos na sociedade pernambucana do século XIX.²²

Para o entendimento do comércio de escravos para a Capitania de Pernambuco durante a segunda metade do século XVIII são fundamentais as pesquisas de José Ribeiro Júnior e Antonio Carreira sobre a formação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. O livro *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro*,²³ de José Ribeiro Júnior, publicado pela primeira vez em 1976, foi fruto de uma tese de doutorado defendida na Universidade de São Paulo em 1972. Este autor discutiu o contexto da economia e do comércio em Pernambuco antes e durante o funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, bem como analisou sua atuação no comércio de açúcar, solas e couros, como também de escravos. Este trabalho foi norteado pelo conceito de *antigo sistema colonial* definido por Fernando Antonio Novais em seu livro *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial* – tese de doutorado também defendida na Universidade de São Paulo por aqueles anos e que influenciou profundamente as pesquisas sobre a sociedade do Brasil colonial realizadas a partir de então. A formação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba foi uma tentativa de Pombal para libertar a economia portuguesa da influência dos ingleses e recuperar o comércio de escravos para os lusitanos. Portanto, Pombal pretendia finalmente estabelecer as práticas do antigo sistema colonial, quais sejam, centralização do poder real, autonomia econômica do Reino, proteção aos grupos comerciais da metrópole e controle sobre o comércio das colônias.

Já o trabalho de Antonio Carreira, *As companhias pombalinas*, apresenta todo o processo de instituição da Companhia de Grão-Pará e Maranhão e da Companhia de Pernambuco e Paraíba. Carreira ressaltou a importância do comércio de pessoas nos negócios destas companhias e sugeriu dados referentes ao volume de cativos comercializados durante o seu funcionamento. Apresentou também informações sobre o comércio de escravos antes da instalação das companhias pombalinas, bem como analisou alguns dados sobre o número de escravos desembarcados no Recife, a mortalidade dos navios, o lugar de origem dos escravos, os portos de desembarque

²² CARVALHO, Marcus J. M. *Liberdade* : rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2002.

²³ RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e monopólio no nordeste brasileiro*: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780. São Paulo : HUCITEC, 2004.

atendidos pela Companhia fora de suas áreas de atuação, como Salvador e Rio de Janeiro. No entanto, a maior parte do livro contém a documentação referente a sua criação e seu funcionamento. Os estudos sobre as Companhias de Comércio instituídas por Pombal são fundamentais para o entendimento das mudanças no comércio de escravos durante o século XVIII, como procuramos demonstrar nesta dissertação.²⁴

Como pode ser observado, até este momento são poucas as pesquisas sobre o comércio de escravos para Pernambuco e raras são as que tratam das relações comerciais estabelecidas pelos luso-brasileiros desta Capitania com a Costa da Mina. Portanto, a presente dissertação pretende preencher esta lacuna sobre o comércio negreiro, analisando um vínculo comercial pouco conhecido que é o da Costa da Mina com Pernambuco, em um período raramente estudado, qual seja, a primeira metade do século XVIII. Além disso, este estudo segue a tendência das pesquisas que procuram analisar o comércio de cativos entre duas regiões específicas, em um período bem delimitado, isto é, 1701 e 1759. Nosso problema central acena para a idéia segundo a qual o declínio do comércio entre a Capitania aqui em questão e aquela região africana, verificado, sobretudo, a partir de 1730, decorreu essencialmente de razões políticas. Como tentaremos demonstrar ao longo deste trabalho. As relações comerciais estabelecidas durante o Antigo Regime, eram regidas pela política e não pela economia, ou seja, eram as alianças entre comerciantes e autoridades coloniais e metropolitanas que determinavam as rotas comerciais.²⁵

A dissertação e seus capítulos

Os resultados desta pesquisa são apresentados em três capítulos. O primeiro, intitulado *Dimensões do comércio atlântico*, trata, inicialmente, das etapas da expansão marítima portuguesa entre os séculos XV e XVI, destacando a realização dos primeiros contatos com os povos da Costa da Mina. Ao mesmo tempo, dá particular atenção ao início do povoamento de Pernambuco ao tempo de Duarte Coelho Pereira, isto é, a partir de 1530. Em seguida, abordamos nesse primeiro capítulo o comércio de escravos entre os principais reinos fornecedores de escravos para os portos da Costa da Mina,

²⁴ CARREIRA, Antônio. *As Companhias Pombalinas de Grã-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1983.

²⁵ FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima. Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII. In: FRAGOSO, João ; FLORENTINO, Manolo ; JUCÁ, Antonio Carlos ; CAMPOS, Adriana (orgs.). *Nas Rotas do Império: eixo mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Espírito Santo: EDUFES, 2007. p. 27.

quais sejam, Asante, Oió, Aladá, Ajudá e Daomé. Neste momento discutimos também as formas de produção dos cativos e o impacto da elevada demanda por escravos na América para as sociedades africanas. Além disso, tratamos das razões do crescimento do comércio de escravos durante a União das Coroas Ibéricas (1580-1640) e o papel dos *asientos ibéricos* neste crescimento. Por fim, examinamos a dominação holandesa na Capitania de Pernambuco (1630-1654) e as consequências deste período para o comércio e economia pernambucanos nos séculos seguintes.

Se no primeiro capítulo contextualizou-se o tema desta pesquisa, no segundo - *Pernambuco e negócio negreiro* - aprofundamos a análise do comércio de escravos na capitania em questão. Este segundo capítulo inicia-se, pois, com uma análise da produção de tabaco em Pernambuco e a importância desta mercadoria para os negócios na Costa da Mina. O fumo era fundamental para a aquisição de cativos nesta região africana, como observou o Governador da Capitania de Pernambuco José César de Menezes em 1778: "quanto maior foi o aumento que teve a lavoura do tabaco é quanto mais freqüentado foi a navegação da Costa da Mina pelas embarcações desta praça".²⁶ Em seguida analisamos a influência do surto minerador do início no século XVIII sobre o mercado de escravos em Pernambuco, já que os mercadores desta Capitania preferiam vender os cativos que transportavam para os mineradores do Centro-Sul da América portuguesa. Este comércio com as minas acabou promovendo o contrabando do ouro para a Costa da Mina, uma vez que os negociantes utilizavam este metal para comprar cativos de mercadores ingleses e franceses que comercializavam nos portos desta região.²⁷

Além disso, trataremos dos mercadores de escravos de Pernambuco e suas atuações dentro da sociedade colonial pernambucana. Estes homens, na sua maioria nascidos no Reino, começavam sua vida no Recife fornecendo produtos aos senhores de engenho ou exercendo ofícios manuais. Depois acabavam por se tornar mercadores de "grosso-trato", investindo em diversificados negócios, entre eles o aluguel de imóveis, a

²⁶ Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassalos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. A.H.U. – PE, caixa 130, documento 9223, Recife, 13 de julho de 1778.

²⁷ Carta do ouvidor-geral da capitania de Pernambuco, João Guedes de Sá, ao rei D. Pedro II sobre um patacho português que partiu de Santos para a Costa da Mina, levando ouro em pó para negociar escravos e fazendas com navios ingleses, e as desvantagens de tal negócio à Fazenda Real. A.H.U. – PE, caixa 20, documento 1892, Recife, 11 de setembro de 1701.

criação de gado, a arrematação de contratos reais e, principalmente, a compra de seres humanos na África. Por conta do seu progresso econômico, acabam entrando em conflito com os senhores de engenho. Ao final deste capítulo analisamos o processo de compra de escravos na Costa da Mina, desde a aquisição do tabaco, passando pelas negociações no Castelo de São Jorge da Mina e na fortaleza de Ajudá, e terminamos com o desembarque em Pernambuco e no Rio de Janeiro. São destacados aqui os produtos utilizados para o "resgate" de cativos, bem como os tributos régios vinculados a esta vital empresa comercial para a sociedade e economia da América portuguesa.

Finalmente, no terceiro capítulo - *Comércio em mudança* - são tratadas as causas das mudanças no comércio de escravos para Pernambuco. Em um primeiro momento, baseados em dados quantitativos sobre o desembarque de africanos para a América portuguesa no decorrer do século XVIII, sublinhamos o grande número de cativos vindos da Costa da Mina durante a primeira metade deste século. Porém, a partir de 1730, os negócios nos portos angolanos cresceram, ao mesmo tempo em que o comércio com a Costa da Mina diminuiu. Baseado em informações sobre o volume do comércio apresentados nos documentos do Arquivo Histórico Ultramarino referente a Pernambuco e de dados estimados por outros historiadores, pretendemos dimensionar o peso da Costa da Mina no cativo pernambucano na primeira metade do século XVIII. A partir destes dados analisamos as razões que levaram os mercadores de escravos pernambucanos a comercializarem quase que exclusivamente nos portos de Angola. Também discutimos as cartas de lei expedidas pela Coroa portuguesa no sentido de suprimir o comércio com a Costa da Mina e as conseqüências destas para atuação dos pernambucanos na África Ocidental. Por fim, são abordadas as conseqüências da criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1759 para as relações comerciais entre Pernambuco e Costa da Mina.

CAPÍTULO 1 - DIMENSÕES DO COMÉRCIO ATLÂNTICO

A - *Expansão marítima portuguesa*

As relações comerciais estabelecidas pelos portugueses com os povos da Costa da Mina, bem como a colonização de Pernambuco e das demais regiões da América, foram conseqüências da decisão da Coroa portuguesa, ainda no século XV, pela ampliação do seu senhorio sobre territórios além das fronteiras da Península Ibérica. Esta ampliação senhorial foi motivada por diversos fatores. Primeiramente para atender a pressão de uma nobreza sufocada pela ascensão dos comerciantes e que buscava o fortalecimento do poder real. Por isso, ambicionava a conquista de novos territórios e a pilhagem de riquezas. Em segundo lugar, tanto os comerciantes quanto os reis desejavam a ampliação de novas rotas comerciais. A conquista de Ceuta foi fundamental para este intento. Por fim, uma das principais motivações para a expansão do seu território foi necessidade de o Estado português se impor perante os reinos vizinhos e aos próprios vassalos. Portugal sofria com a constante ameaça de ser anexado ao Reino vizinho, Castela. Além disso, a Coroa portuguesa precisava evitar as tensões sociais dentro do próprio Reino, as quais poderiam desestabilizar seu poder.¹

Pode-se denominar a expansão marítima portuguesa como um processo, pois não constituiu um componente único, mas uma série de acontecimentos planejados ou não ao longo de mais de cinco séculos. Segundo o historiador Carlos Riley, o processo de expansão portuguesa começou com a expulsão dos mouros do território que constituiria Portugal em 1249 e continuou com a invasão da cidade marroquina de Ceuta em 1415.² Com efeito, a conquista desta cidade representou o marco inicial da expansão portuguesa fora do continente europeu. Uma das razões que levaram os portugueses a invadir Ceuta foi o fato de saberem que nela chegavam caravanas que atravessavam o deserto do Saara transportando ouro, escravos, marfim e outras mercadorias vindas do Sudão e outras regiões da África Ocidental. Havia também a intenção da Coroa em proteger a região dos Algarves de uma possível invasão dos

¹ THOMAZ, Luís Felipe. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel, 1994. pp. 38 e 39. SANTOS, João Marinho. A expansão pela espada e pela Cruz. In: NOVAES, Adauto (org.). *A descoberta do homem e do mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.147.

² RILEY, Carlos. Ilhas Atlânticas e Costa Africana. In: BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirki (org.). *História da Expansão Portuguesa*, vol. 1. Navarra, Espanha : Temas e Debates, 1998. p. 137.

muçulmanos, como também garantir segurança aos mercadores cristãos que se dirigiam aos mares do norte e, além destes fatores, evitar que Castela se antecipasse e invadisse o Marrocos.³

Muitos anos antes da invasão portuguesa, a Igreja Católica já cultivava o desejo de cristianizar o norte do continente africano, pois esta era a terra de inúmeros santos e mártires católicos. Por conta deste desejo da Igreja, Portugal conseguiu o apoio do papa e de soldados de outras regiões da Cristandade. Portanto, esta conquista também foi concebida como uma cruzada contra os infiéis muçulmanos. Aliás, este componente ideológico foi utilizado pela Coroa portuguesa para motivar seus vassalos, grande parte formada por camponeses, a participarem da invasão à Ceuta.⁴ Em suma, além dos objetivos geo-políticos e econômicos, a conquista da Ceuta foi fortemente influenciada por questões religiosas. Na verdade, estes mesmos objetivos motivaram os portugueses a iniciarem os empreendimentos marítimos e as demais conquistas ultramarinas, inclusive a colonização do Brasil, onde o fator religioso estará presente, não como um combate aos infiéis, mas como parte de uma política de conversão dos naturais da terra.

Apenas quatro anos depois da conquista de Ceuta, Portugal expandiu seus domínios para as ilhas Atlânticas, onde tanto portugueses como genoveses, castelhanos e aragoneses, já tinham navegado entre os séculos XIII e XIV, mas sem iniciar seu povoamento. Portugal mandou os primeiros colonos para a ilha da Madeira em 1419 e os Açores começaram a ser colonizados a partir de 1427. As ilhas Canárias, por sua vez, já eram habitadas quando os navegadores europeus estiveram pela primeira vez na região. Utilizando as Canárias como base, os navegadores portugueses conseguiram avançar em direção ao sul do continente africano, ultrapassando as difíceis correntes marítimas que atuam na costa da África, principalmente o temido Cabo Bojador, ultrapassado em 1434 após doze anos de tentativas frustradas. O mapeamento das rotas entre Portugal e o arquipélago de ilhas dos Açores foi fundamental para as futuras viagens em direção ao sul do continente africano, pois antes das delimitações destas rotas os barcos se perdiam e acabavam em regiões dominadas por povos maometanos. A rota pelos Açores representou um dos pontos-chave das viagens pelo Atlântico.⁵

³ DIFFIE, Bailey; WINIUS, George. *A fundação do Império Português* (1415 – 1580). Lisboa: Editora Vega, 1993. p. 69 ; THOMAZ, *op. Cit.*, p. 24.

⁴ SANTOS, João Marinho. *op. Cit.*, p.157 ; FARINHA, António Dias. Norte de África. In: BETHENCOURT; CHAUDHURI (org.). *História da Expansão Portuguesa*, vol. 1. Navarra, Espanha : Temas e Debates, 1998. p.118.

⁵ BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo, 1415-1800*. Rio de Janeiro: Record, 2003. pp. 128-130 ; ALENCASTRO, Luiz Felipe. A economia política dos descobrimentos. In:

As ilhas Atlânticas também serviram como um importante “laboratório”, onde os lusitanos aprimoraram as técnicas na produção de cana-de-açúcar em grande escala utilizando mão-de-obra escrava, características desenvolvidas posteriormente na América portuguesa. Os primeiros colonos que chegaram à ilha da Madeira cultivaram trigo, produção que veio atender a necessidade de cereais na metrópole. Contudo, o aumento do preço do açúcar no mercado europeu levou os lavradores a reduzirem o cultivo de trigo e a cultivar cana-de-açúcar com apoio de Lisboa. Em 1446, Dom Henrique mandou plantar na ilha da Madeira as primeiras mudas de cana, e mandou levar da Sicília alguns equipamentos para a sua produção. Da região de Valencia, o infante mandou buscar pessoas especializadas na fabricação do açúcar. Nos engenhos trabalhavam pequenos lavradores vindos de Portugal e de outros países da Europa, juntamente com escravos “guanches” das Canárias. Estes, mais tarde são substituídos por africanos. A colonização das ilhas Canárias, Madeira e Açores foi fundamental para a expansão dos domínios da Coroa portuguesa no ultramar. As constantes viagens até as ilhas promoveram o aperfeiçoamento das técnicas de navegação para longas distâncias.

6

A ilha de São Tomé foi descoberta em 1471 pela expedição de Fernão Gomes, a mesma que entrou em contato pela primeira vez com os habitantes da Costa do Ouro. Devido aos bons lucros alcançados pelo açúcar na Europa, também se optou pelo cultivo da cana-de-açúcar ali. A produção desenvolveu-se tão bem que ultrapassou a da ilha da Madeira, tornando São Tomé uma das principais regiões produtoras de açúcar do Ocidente no século XV. Por causa da extensão de suas plantações e, principalmente, pelo elevado número de escravos trabalhando no cultivo da cana, São Tomé antecipou muitas características existentes nos engenhos do nordeste brasileiro.⁷

No entanto, a produção açucareira de São Tomé começou a decair, primeiramente pelas dificuldades em transportar o açúcar até a Península Ibérica. Além disso, havia um elevado número de escravos, como já se disse, o que consequentemente gerou muitas revoltas e fugas. Por fim, a ascensão da produção de açúcar no nordeste da

NOVAES, Adauto (org.). *A descoberta do homem e do mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 194.

⁶ BLACKBURN, *op. Cit.*, pp.138 e 139 ; RILEY, *op. Cit.*, p. 147; MAGALHÃES, Joaquim Romero. A procura de cereais. In: BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirki (org.). *História da Expansão Portuguesa*, vol. 1. Navarra, Espanha : Temas e Debates, 1998. p. 284.

⁷ SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos : engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p.30.

América portuguesa levou esta ilha passou a ser o principal entreposto comercial de cativos na costa africana.⁸

Ao que parece São Tomé também foi importante para a arrecadação dos tributos régios pelos cativos adquiridos na Costa da Mina. Segundo documentos do Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, referentes ao século XVIII, os comerciantes de escravos luso-brasileiros deveriam pagar tributos à Coroa portuguesa não apenas quando desembarcassem os escravos nos portos da América portuguesa, mas também na África. É o que demonstra um relatório enviado ao Conselho Ultramarino pelo Provedor Geral da Capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, no qual alertava que nos últimos tempos ninguém desejava arrematar o Contrato sobre os direitos dos escravos que vem da Costa da Mina porque os mercadores de escravos preferiam pagar os tributos na Alfândega da ilha de São Tomé, onde as taxas sobre os cativos eram menores.⁹ Outros documentos do mesmo arquivo mostram que os tributos régios eram pagos também na fortaleza portuguesa de Ajudá, na Costa da Mina.¹⁰ Entretanto, estes casos serão discutidos em pormenor nos próximos capítulos. Antes, atentemos para o contexto histórico no qual se formaram as relações comerciais entre Pernambuco e a Costa da Mina.

B - Comércio e escravidão na Costa da Mina

Pouco tempo depois de ultrapassarem o Cabo Bojador, os portugueses iniciaram o comércio de escravos com os povos da costa africana. A escravidão não era novidade na Península Ibérica. Cristãos e muçulmanos escravizavam-se mutuamente, durante a permanência destes na região. Por isso não foi surpresa quando, a partir da década de 1440, algumas expedições lusitanas começaram a capturar escravos, muçulmanos ou não, e os levar para o sul de Portugal e ilhas Atlânticas. Em pouco tempo, os portugueses aprenderam que era mais fácil comprá-los dos próprios africanos. Assim se inicia as relações comerciais entre portugueses e africanos na feitoria de Arguim.¹¹

⁸ BLACKBURN, *op. Cit.*, p. 142 ; SCHWARTZ, *op. Cit.*, p.28-29.

⁹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João, sobre a arrematação do contrato do direito dos escravos que vem da Costa da Mina para capitania de Pernambuco. Arquivo Histórico Ultramarino – Pernambuco, caixa 53, documento 4656, Lisboa, 21 de abril de 1739.

¹⁰ Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. João V remetendo relação do rendimento do direito dos escravos vindos da Costa da Mina, assim como dos navios e embarcações. A. H.U.-PE, cx. 31, doc. 2865, Recife, 25 de julho de 1725.

¹¹ THOMAZ, *op. Cit.*, p.34.

Abaixo apresenta-se um mapa da África Ocidental, região onde se localizava a chamada Costa da Mina pelos portugueses.

Mapa 2

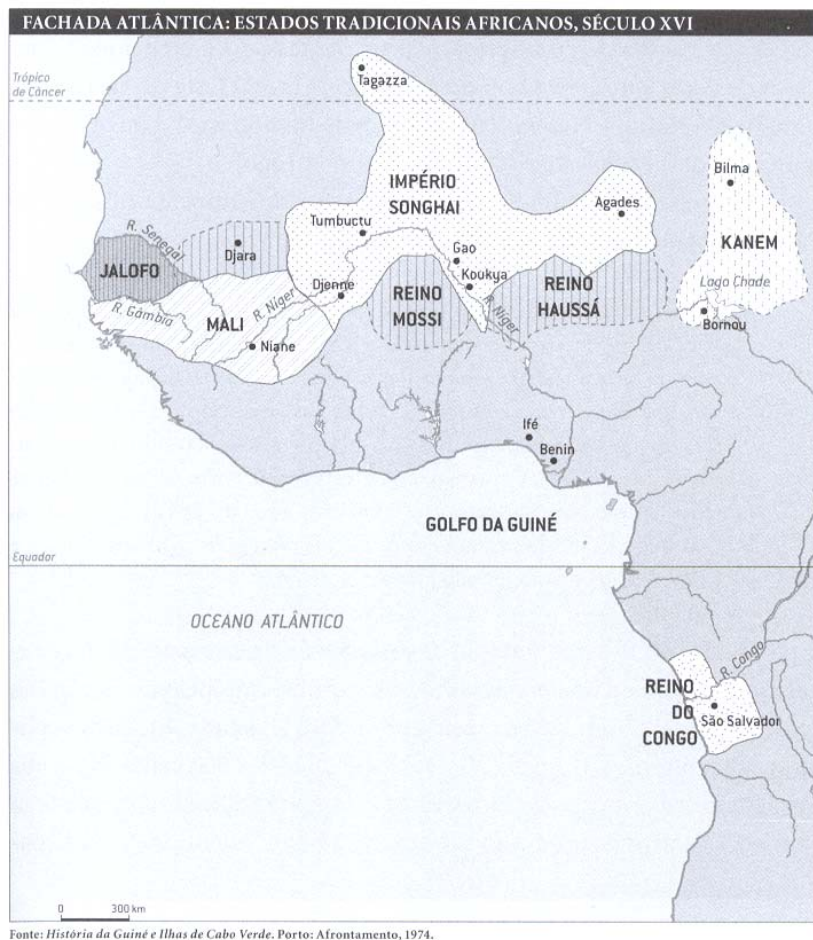


Fonte: West Africa, 1754. William Snelgrave. A New Map of that Part of Africa called the Coast of Guinea in Snelgrave, A New Account of Guinea (London, 1754).

Na foz do Rio Senegal os portugueses encontraram uma grande oferta de cativos, isto porque havia nesta região, assim como em outros locais da África Ocidental e Oriental, uma rede de comércio de escravos bem estruturada. Séculos antes da chegada dos europeus, estes povos forneciam escravos para os mercadores árabes que os transportavam através do Saara para o Norte da África e Golfo Pérsico. Além disso, deveria haver um número excedente de cativos na Senegâmbia porque durante o século XV, período das primeiras viagens lusitanas pela costa africana, ocorria um longo conflito entre os reinos Mali e Songai, localizados na região central da Alta Guiné.¹² O mapa a seguir mostra a localização destes poderosos reinos:

¹² SILVA, Alberto da Costa. *A manilha e o libambo : a África e a escravidão, de 1500-1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Fundação Biblioteca Nacional, 2002. p.196.

Mapa 3



Fonte: SERRANO, Carlos e WALDMAN, Maurício. *Memória d'África: a temática africana na sala de aula*. São Paulo: Cortez, 2007. p. 187.

Com o crescimento do comércio de escravos a Coroa portuguesa buscou legitimar seus domínios na África e a escravização dos africanos através das bulas papais *Dum Diversas*, assinada em 1452, *Romanus Portifex*, de 1454, e *Inter Coetera*, de 1456. Na primeira bula o papa concedeu permissão ao rei de Portugal atacar, conquistar e submeter os mulçumanos e outros povos pagãos. Além disso, autorizou a captura dos bens, domínio do território e escravização dos infiéis. A *Romanus Portifex*, por sua vez, autorizou os portugueses a navegarem pelo litoral africano com a finalidade dos portugueses contatarem os povos das Índias e, assim, formar uma aliança contra os mouros. O rei também poderia submeter e converter à fé cristã todos os povos do Marrocos até as Índias. Já a bula *Inter Coetera* confirmou os termos das duas bulas anteriores e concedeu a Ordem de Cristo ao infante Dom Henrique, dando a este

jurisdição espiritual sobre todas as regiões conquistadas pelos portugueses dos cabos Bojador e Não até as Índias.¹³

Dom Henrique foi o principal financiador das expedições na costa da África, mas permitiu a venda de licenças a negociantes particulares para participarem dos empreendimentos marítimos.¹⁴ Em 1669, Fernão Gomes, rico comerciante de Lisboa, arrematou em leilão um contrato no qual se comprometia avançar em direção ao sul do continente africano, com o direito de se beneficiar do comércio realizado com os povos das regiões descobertas pelo prazo de cinco anos. Apenas três anos depois de adquirir este contrato João de Santarém e Pêro Escobar, membros da sua expedição, desembarcam na Baía de Shama ou Samá. Os dois marinheiros ficaram admirados com a quantidade de ouro no pescoço, braços, tornozelos, cabelo e barba dos nobres desta região. Neste momento, os portugueses chegavam à região mais rica em ouro da África Ocidental.¹⁵ Para conseguir o valioso metal os portugueses passaram a levar cativos adquiridos em outras regiões da África, principalmente dos Reinos do Benim e do Congo. O ouro era extraído das terras dos povos de língua acã, predominantes na região da Costa do Ouro. Estes povos utilizavam escravos na exploração das minas de ouro. Esta mercadoria será bastante procurada pelos portugueses na Costa da Mina pelo menos até meados do século XVI, quando o desenvolvimento da produção açucareira na América portuguesa começou a demandar um grande número de escravos africanos, que passam a ser mais procurados pelos portugueses do que o ouro.¹⁶

A fim de evitar o ataque de outros povos africanos e a concorrência de mercadores de outras nações européias que começavam a freqüentar a Costa da Mina, os portugueses conseguiram do chefe local autorização para a construção de uma fortaleza, em troca de pagamentos regulares. Assim, pois, o castelo de São Jorge da Mina tem sua construção concluída em 1482. Este forte foi um dos principais pontos de comércio dos portugueses no Atlântico Sul, mesmo depois da invasão dos holandeses em 1637, assunto que trataremos mais profundamente mais adiante.¹⁷

Na década de 1470, quando os portugueses entraram em contato com a aldeia de Samá ou Shamá, passaram a chamá-la de Mina por causa da grande quantidade de ouro

¹³ BOXER, Charles. *Império Marítimo Português, 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. pp.38-39.

¹⁴ *Idem*, p.45.

¹⁵ COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. *A descoberta da África*. Lisboa : Edições 70, 1981 ; pp.79-80; SILVA, *op. Cit.*, 2002. p. 197.

¹⁶ BLACKBURN, *op. Cit.*, p. 134 ; ALENCASTRO, *op.Cit.*, p. 64.

¹⁷ THORNTON, John K.. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2004. p.22.

encontrado entre os habitantes desta região. A partir de 1482, a aldeia de Edina, 30 km de Samá, passou a ser conhecida como Mina, porque os portugueses construíram nesta aldeia o Castelo de São Jorge da Mina desviando o comércio do ouro para esta fortaleza. Por sua vez, quando aumentou o número de mercadores comercializando não apenas no Castelo de São Jorge da Mina, mas em outros portos entre o Cabo Palmas e o Rio Volta, esta região passou a ser designada como Mina, ou melhor, Costa da Mina.

Em 1637, os holandeses invadiram o Castelo de São Jorge da Mina determinando que os navios sob bandeira portuguesa comprassem escravos apenas em quatro portos: Grande Popó, Ajudá, Janquim e Apá (mais tarde conhecido como Badagri), localizados à leste do rio Volta, em uma região denominada Costa dos Escravos. Por conta disto, o termo Costa da Mina passou a se referir aos portos tanto da Costa do Ouro, quanto da Costa dos Escravos, região que abrangia o rio Volta até o canal de Lagos. Conforme os portugueses seguiam comercializando em direção ao leste, esta denominação foi ampliando-se.¹⁸ A região denominada como Costa da Mina pode ser observada no mapa:

Mapa 4



Fonte: Gold Coast and adjacent regions, 1730. To the Right Honorable Charles Earl of Peterborow, and Monmouth. This map of Africa is most humbly dedicated by H. Moll Geographer (London, n.d.).

¹⁸ LAW, Robin. Etnias de africanos na diáspora : novas considerações sobre os significados do termo "mina". In: *Tempo*, Jan. 2006, vol.10, n.20, p.98.

A respeito da etnia, o termo "mina" possui diferentes sentidos dependendo da região e do período tratado. Para os africanos que habitavam a Costa do Ouro, "mina" era o indivíduo nascido nas proximidades do Castelo de São Jorge da Mina. Por sua vez, os moradores de outras regiões da África Ocidental, "mina" era alguém originário da Costa do Ouro. Na América portuguesa, o termo "mina" se referia, de modo geral, aos africanos que embarcaram nos portos localizados em toda a extensão do Golfo do Benin.¹⁹

No mapa seguinte podemos identificar os povos e regiões tratadas nesta pesquisa. É importante enfatizar que como os portugueses foram os primeiros europeus a negociarem, e em grande volume, na Costa da Mina, as denominações dadas por eles para estas regiões eram conhecidas e muitas vezes utilizadas pelos mercadores de outras nacionalidades da Europa.

Mapa 5



Fonte: West Africa, 1450-1865. HUGGINS, Nathan ; KILSON, Martin ; FOX, Daniel (eds). Key Issues in the Afro-American Experience, New York, 1971, p. 3.

¹⁹ LAW, *Etnias de africanos na diáspora*, p. 110 ; REIS, *op. Cit.*, p. 308.

Conforme seguiam para os portos da costa leste da África os portugueses e luso-brasileiros "alargavam" o significado de Costa da Mina, que para eles abrangia os portos da Costa do Ouro, Costa dos Escravos e Reino do Benin, além da Bahia de Biafra no século XVIII. Como mostra uma carta enviada pelo Governador de Pernambuco, Manoel Rolim de Moura, ao Conselho Ultramarino em 1726, no qual um "navio inglês havia saído de Londres vindo do porto de Calabar da Costa da Mina, carregado de escravos, para levar para Barbados" pedia mantimentos e água para continuar sua viagem.²⁰ Isto mostra que, para os portugueses, até o porto de Calabar fazia parte da chamada Costa da Mina.

O comércio de escravos nos portos da Costa da Mina aumentou drasticamente a partir da segunda metade do século XVII, ao mesmo tempo Portugal perdeu o monopólio do tráfico a partir desta região. Isto ocorreu por uma série de fatores. Os conflitos travados entre a Coroa castelhana e seus principais rivais, Inglaterra, França e Países Baixos, enfraqueceu o poder naval de Castela e permitiu que estas nações iniciassem a colonização em diversas ilhas do Caribe. Na exploração econômica desta região, as nações européias optaram pelo cultivo da cana-de-açúcar, mercadoria bastante lucrativa no mercado europeu. Para esta lavoura era necessária a mão-de-obra africana, já que a produtividade dos índios na lavoura de açúcar era considerada pelos europeus inferior à dos africanos.²¹ Mas, principalmente, as companhias monopolistas destes países perceberam que poderiam lucrar bastante com o comércio de escravos africanos. A demanda por cativos na Costa da Mina cresceu também porque negociantes franceses e holandeses adquiriram *asientos ibéricos*, licenças comerciais para o fornecimento de cativos às Índias de Castela. Em decorrência dos lucros obtidos com a produção açucareira e com os *asientos*, as Companhias comerciais da França, Inglaterra e Países Baixos se fortaleceram economicamente, colocando fim ao monopólio português na Costa da Mina. Como revela Fage:

Não existiam bases costeiras sob controle exclusivo de uma ou outra companhia monopolista européia. O direito de comerciar era prerrogativa dos governantes

²⁰ Carta do Governador da capitania de Pernambuco, D. Manoel Rolim de Moura, ao rei D. João V, sobre um negreiro inglês, vindo da Costa da Mina com destino a Barbados, que aportou na dita capitania, necessitando de água e mantimentos e dos negros do dito navio que foram necessários vender nesta praça para pagar os ditos gêneros. A.H.U.- PE, cx.34, doc. 311, Recife, 28 de agosto de 1726.

²¹ SCHWARTZ, Stuart e LOCKHART, James. *A América Latina na época colonial*. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 2002. pp.238 e 239.

africanos, e era geralmente concedida a qualquer europeu que estivesse pronto a reconhecer a soberania africana e a pagar os devidos direitos e taxas.²²

Portanto, assim como os mercadores de Portugal, ingleses, franceses e holandeses tiveram que buscar alianças com as comunidades do litoral africano para adquirir cativos. Os escravos poderiam ser vendidos por mercadores particulares, mas eram os grandes reinos africanos que controlavam a maior parte deste comércio. Estes tinham mais força para submeter seus vizinhos e adquirir prisioneiros de guerra, facilmente condenados ao cativeiro. Além do mais, a cobrança de tributos sobre os reinos submetidos poderia gerar uma boa quantidade de escravos. Grandes Reinos subordinavam outros povos também com a intenção de conseguir livre acesso aos portos e conseguir negociar com os europeus.²³

C - Reinos fornecedores de cativos na Costa da Mina

Além da guerra e da cobrança de tributos existiam muitas outras formas de escravização na África. Neste momento, é importante discutir os significados da escravidão no interior destas sociedades. Séculos antes do contato com os europeus, esta instituição já era praticada na África, contudo possuía características diferentes da sua congênere desenvolvida no Novo Mundo. Nas sociedades européias o termo escravo significava alguém que perdeu sua liberdade e passou a ser propriedade de alguém, como uma mercadoria. Porém, este modo de classificar o cativo era apenas um dos diversos modos de servidão existentes da sociedade africana.

Os primeiros exploradores europeus ao entrarem em contato com as sociedades africanas não souberam identificar as especificidades das diferentes formas de servidão existentes entre os povos africanos denominando todas as relações servis de escravidão. Para perceber as especificidades da escravidão africana é preciso atentar para as diferenças culturais e sociais entre a África e a Europa. Nas sociedades medievais européias a terra era a principal fonte de riqueza. Quanto mais extensas as terras, mais poderosos eram seus proprietários. Nas sociedades africanas a terra pertencia aos ancestrais e todos os membros de uma determinada comunidade poderiam cultivá-la, logicamente com a autorização do soberano que controlava a produção da terra. Por isso, quanto mais braços estivessem trabalhando nela maior seria sua produção. Além

²² FAGE, J.D. *História da África*. Lisboa: Edições 70, 1995. p. 269.

²³ THORNTON, *op. Cit.*, p. 155.

disso, os tributos recolhidos aos soberanos não eram cobrados sobre a terra, mas sobre as pessoas que trabalhavam nela. Em suma, como afirma o historiador John Thornton “o poder do chefe estava concentrado sobre as pessoas e não sobre a posse da terra”.²⁴

Quando a demanda por mão-de-obra na América começou a crescer, os europeus aproveitaram-se desta característica das sociedades africanas para adquirir cativos. Como se tratou anteriormente, existiam escravos na forma de mercadoria, ou seja, cerceados de sua liberdade e com a possibilidade de serem vendidos, mas estes representavam um número muito pequeno no conjunto de cativos. Este tipo de escravidão ocorria com indivíduos que não pertenciam à comunidade, por ser mais fácil escravizar alguém que não pertence à sua aldeia. Contudo, mesmo os descendentes destes escravos que tinham a possibilidade de serem vendidos eram, normalmente, incorporados às famílias de seus senhores. Portanto, seus filhos não seriam mais escravos.²⁵

Além desta forma residual, existiam outras formas de escravização de pessoas. Indivíduos que não pagavam suas dívidas poderiam servir seus credores por algum tempo, até pagar sua dívida. Havia também a escravidão como punição por um crime cometido, como, por exemplo, roubo, adultério ou feitiçaria. Mas mesmo esta forma de escravização era temporária. A demanda por cativos na América, contudo, modificou estes costumes. Se antes a escravidão era uma punição por dívida ou crime, ela se converteu posteriormente num mecanismo de produção de escravos.²⁶ Portanto, em um primeiro momento as próprias regras das comunidades africanas levaram muitos povos a produzirem mais escravos que o necessário, ajudando os europeus e luso-brasileiros a conseguir mão de obra para as lavouras do outro lado do Atlântico.

Os africanos, por sua vez, procuravam mercadorias que proporcionassem distinção social entre os membros de sua comunidade, como ferramentas de ferro, tecidos e outras manufaturas. Como se verá com mais detalhes no próximo capítulo, as mercadorias produzidas nas colônias eram muito procuradas, principalmente o tabaco, fundamental no comércio na Costa da Mina, tal como a cachaça constituía um item importante entre as comunidades do interior de Angola. A procura por determinadas mercadorias comercializadas pelos europeus e luso-brasileiros mudava de acordo com a

²⁴ *Idem*, p.125-128.

²⁵ LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: uma história e suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. pp. 31-32.

²⁶ MANNING, Patrick. Escravidão e mudança social na África. In: *Novos Estudos*, São Paulo, n. 21, julho de 1988, p. 17.

região e o período.²⁷ Para consegui-las os reinos africanos promoviam guerras ou simplesmente capturavam pessoas de outros povos. Em decorrência destes ataques, visando a produção de cativos, alguns reinos desapareceram, outros tornaram-se mais poderosos e centralizados. Segundo Paul Lovejoy, a maior parte dos escravos transportados para o Brasil foi produto de guerras provocadas com o objetivo de adquirir cativos para os mercadores luso-brasileiros e europeus.²⁸

Este levantamento sobre a produção de cativos dentro das sociedades africanas conduz a uma melhor compreensão sobre a expansão dos domínios dos reinos locais que comercializaram com mais frequência com os portugueses e luso-brasileiros durante o século XVIII, entre eles Oió, Asante, Aladá, Ajudá e Daomé.

O Reino de Oió, foi segundo João José Reis "o maior produtor de escravos, o maior traficante e o maior usuário de escravos entre os iorubás nos séculos XVII e XVIII".²⁹ Primeiramente é importante ressaltar que iorubá era, e ainda é, a língua falada por diversos reinos e pequenas comunidades da África Ocidental. Os de fala iorubá eram chamados de nagô na Bahia.³⁰ No mapa a seguir podemos observar a localização deste reino. Os iorubás também ocupavam o litoral próximo aos portos de Apá e Porto Novo:

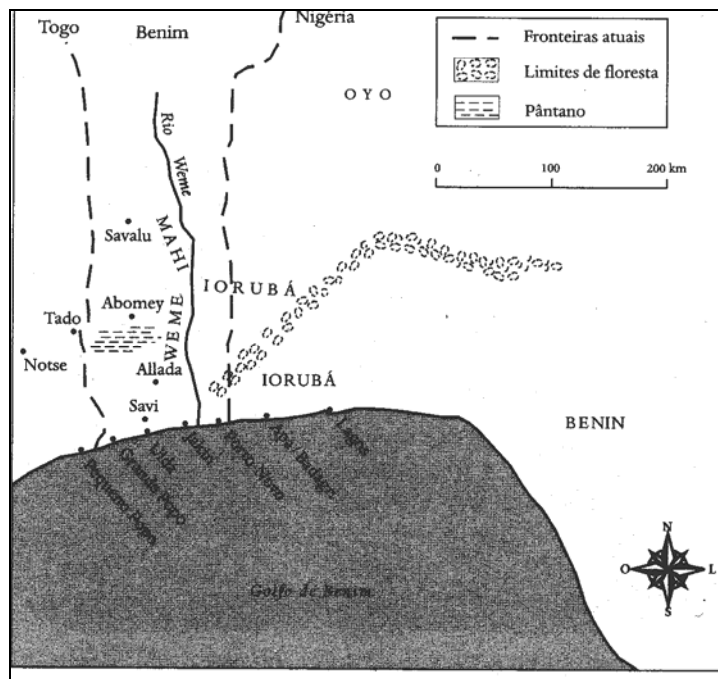
²⁷ FLORENTINO, *Em costas negras.*, pp. 102-108.

²⁸ LOVEJOY, *A escravidão na África*, p.55.

²⁹ REIS, *op. Cit.*, p. 164.

³⁰ SOUMONNI, Elisée. Daomé e o mundo Atlântico. In: *South Exchange Programme for Research on the History of Development*. Amsterdam/Brasil : SEPHIS/Centro de Estudos Afro-Asiáticos, 2001.

Mapa 6



Fonte: REIS, João José. *Rebelião Escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. p. 173.

Este Reino forneceu a maior parte dos cativos embarcados nos portos da Costa dos Escravos entre os séculos XVII e XIX. Estes eram vendidos para reinos africanos menores localizados próximo ao litoral os quais, por sua vez, comercializavam com os negociantes luso-brasileiros e europeus. Algumas vezes os soldados de Oiô invadiam estes reinos menores para ter livre acesso aos portos.³¹ A maioria dos escravos deste reino foi comprada, capturada ou adquirida como tributo de outros potentados de língua iorubá a ele submetidos, como Iseja, Ekiki e Akoko, localizados na fronteira leste de Oiô. Também conseguiam escravos de reinos vizinhos não-iorubás entre eles Bariba, Haussá e Nupe. Os naturais deste último Reino eram conhecidos como tapas na Bahia.³²

Portanto, a escravidão era comum em Oiô, porém ela não era utilizada apenas para exportação. Muitos cativos exerciam funções administrativas e militares. Aliás, boa parte do exército era formada por escravos. Estes "soldados" além de lutar nas guerras, cuidavam dos cavalos, fundamentais para as lutas promovidas por este reino. Muitos trabalhavam na agricultura, outros no palácio real ou junto aos sacerdotes, auxiliando-os nos rituais religiosos. Os escravos palacianos e os que pertenciam aos sacerdotes não

³¹ AGIRI, Babatunde. Slavery in Yoruba Society in the 19th century. In : LOVEJOY, Paul (ed.). *The Ideology of slavery in Africa*. London/Beverly Hill: Sage Publications, 1981. p. 124.

³² *Idem*, pp.123-124.

poderiam voltar a ser livres, e seus filhos permaneceriam escravos. Eles tinham prestígio entre os membros desta sociedade, contudo, caso cometessem qualquer tipo de delito seriam severamente punidos. Havia também muitos cativos que eram sacrificados em oferenda aos orixás.³³ O reino de Oió, como a maioria dos povos de língua iorubá, continuava praticando o culto aos orixás e eram animistas. Porém, muitos povos atacados ou subordinados à ele, principalmente haussás e nupes, haviam se convertido ao islamismo a partir do século XV.³⁴ Portanto, muitos cativos vendidos por este reino aos mercadores luso-brasileiros eram maometanos.

Para os habitantes de Oió escravo era alguém que por azar foi capturado na guerra ou raptado de sua aldeia, ou alguém que cometeu algum delito, não tão grave que merecesse a pena de morte. No entanto, caso tivessem um bom comportamento estas pessoas podiam conseguir sua liberdade novamente, até mesmo os capturados em guerra. Além destes casos, existiam os penhorados, indivíduos que não conseguiram pagar os tributos ou contraíram dívidas.³⁵

Por sua vez, o Reino de Asante foi o mais importante fornecedor de cativos da Costa do Ouro. Este emergiu como um dos grandes Estados da África Ocidental depois dos conflitos com o Reino de Denkyira no final do século XVII. Boa parte da atual Gana fazia parte do Reino Asante. Este reino submetia seus vizinhos, também povos de língua acã. Seus soberanos tinham importantes portos sob seu domínio, entre eles São Jorge da Mina, Acra e Cape Coast, principal feitoria inglesa na África Ocidental. Este reino possuía uma grande quantidade de escravos em suas terras, utilizados principalmente na exploração das minas de ouro. Pelo fato de haver muitos cativos ali, os asantes conseguiram fornecer o excedente destes para as rotas transaarianas. Os mercadores africanos de comunidades diulas ou juula, yarse e haussás eram os principais intermediários do comércio de escravos entre os asantes e os árabes. Contudo, quando tiveram início os conflitos com Denkyira, os asantes se voltaram para o comércio Atlântico. No Reino Asante também existiam os penhorados. Estes não poderiam ser vendidos e tinham certos privilégios em relação aos escravos capturados em guerra. No entanto, se violassem algum costume ficariam com o mesmo *status* social que os demais escravos. Além disso, os acãs eram matrilineares, ou seja,

³³ LAW, Robin. Religion, trade and politics on the "Slave Coast" : Roman Catholic mission in Allada and Whydah in the Seventeenth Century. In: *Journal of Religion in Africa*, vol.21, fasc.1(feb., 1991) ; AGIRI, *op. Cit.*, pp. 127-129.

³⁴ REIS, *op. Cit.*, p. 159.

³⁵ AGIRI, *op. Cit.*, pp. 128-131.

pertenciam à comunidade dos descendentes pela linha materna. Se um escravo casasse com uma mulher livre, seu filho seria livre.³⁶

Outro importante reino da Costa dos Escravos, o Reino de Aladá, também conhecido como Ardra, localizava-se ao sul do Reino do Daomé. Os soberanos de Aladá começaram a expandir seus domínios sobre povos vizinhos, entre eles Ajudá e o Daomé, no início do século XVI, quando se tornou o principal fornecedor de escravos para os portugueses na Costa dos Escravos até o início do século XVIII. Também não deixou de fornecer cativos para ingleses e franceses. A maior parte dos escravos exportada pelo Reino de Aladá foi fornecida por mercadores enviados pelo rei de Oiô.³⁷

A partir de 1671, o foco do comércio de cativos na Costa dos Escravos deixou de ser Aladá e passou a ser o Reino de Ajudá, localizado ao sul de Aladá. Nesta época, o rei de Ajudá conseguiu expandir seu domínio com a ajuda militar de mercadores ingleses e franceses. Em 1703, um novo rei assumiu o trono de Ajudá e tornou-se forte aliado dos franceses, uma vez que este soberano havia sido educado por missionários franceses. Entretanto, em 1721 os luso-brasileiros aproximaram-se deste mesmo rei e conseguiram a permissão para construir uma fortaleza em Ajudá. Este empreendimento foi liderado pelo comerciante de escravos pernambucano Joseph de Torres, com o apoio do Vice-rei do Estado do Brasil, Vasco César de Menezes. Assim como ocorria em Aladá, a maior parte dos cativos embarcado no porto de Ajudá continuava a ser fornecida por representantes de Oiô, como ocorria no reino de Aladá.³⁸

Na primeira metade do século XVIII, um novo Reino se destaca na Costa da Mina. Agajá, soberano do Reino do Daomé, iniciou na década de 1720 a conquista dos povos próximos. Em 1724 invadiu Aladá, a quem era submetido, e em 1727 conquistou o Reino de Ajudá, tornando-se, então, o principal fornecedor de escravos na Costa dos Escravos. Nesta invasão os daomeanos conquistaram a fortaleza construída pelos luso-brasileiros em Ajudá.³⁹ Mesmo assim esta feitoria continuou a ser muito utilizada pelos mercadores luso-brasileiros, não apenas para adquirir cativos, mas para pagar os tributos sobre o comércio de escravos à Coroa Portuguesa. Com dificuldades em comercializar no porto de Ajudá, por conta do preço dos escravos e das exigências do rei do Daomé,

³⁶ KLEIN, A. Norman. The two asantes : competing interpretation of "slavery" in Akan-Asante culture e society. In: LOVEJOY, Paul (ed.). *The Ideology of slavery in Africa*. London/Beverly Hill: Sage Publications, 1981. pp. 149 – 151.

³⁷ LAW, Religion, trade and politics , op. Cit., p. 57.

³⁸ LAW, Robin ; MANN, Kristian. West Africa in the Atlantic Community : The case of the Slave Coast. In: *The Willian and Mary Quarterly*, 3rd, vol.56, n° 2, Apr., 1999 ; VERGER, Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos , pp. 130-138.

³⁹ VERGER, *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos*, p. 144.

José de Torres conseguiu autorização das autoridades de Lisboa e do rei de Jaquim para construir a fortaleza de São João do Jaquim, concluída em 1730. Entretanto, para continuar controlando o comércio de escravos com os luso-brasileiros, Agajá mandou invadir esta fortaleza dois anos depois.⁴⁰

Como afirma Lovejoy: “Os portos que serviram como principais locais de exportação de escravos mudaram praticamente a cada vinte anos.”⁴¹ Os grandes reinos invadiam os menores para monopolizar a venda de cativos, pois desejavam ter acesso direto aos produtos comercializados pelos europeus e luso-brasileiros. Ao mesmo tempo em que estes reinos africanos se fortaleciam, os compradores europeus e luso-brasileiros procuravam outros portos, onde poderiam fazer negócios mais vantajosos. Desta forma os mercadores europeus e luso-brasileiros entravam em contato com novas povoações, modificando a configuração social e política de um número cada vez maior de reinos africanos.

D - Colonização de Pernambuco

As relações entre a Costa da Mina e Pernambuco começaram quando o primeiro donatário desta Capitania, Duarte Coelho Pereira, solicitou, em 1543, à Coroa Portuguesa o direito de resgatar alguns “negros da Guiné” para trabalharem na lavoura de cana-de-açúcar na sua donataria. Nesta época, “negros da Guiné” era o termo utilizado pelos portugueses para designar todos os escravos vindos de regiões abaixo do rio Senegal.⁴²

Duarte Coelho recebeu a donataria de Pernambuco como recompensa pelos mais de 20 anos de serviços militar e diplomático prestados no Oriente. A partir de seu desembarque, em 1534, teve início o cultivo regular da cana-de-açúcar nesta região. Contudo, antes de Duarte Coelho, a cana-de-açúcar já era cultivada em algumas áreas esparsas de Pernambuco juntamente com a extração de pau-brasil pelo capitão português Cristóvão Jacques que havia construído um engenho na região de Itamaracá, ao norte do povoado do Recife, mas este foi destruído pelos franceses em 1530.⁴³

⁴⁰ Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. João V remetendo relação do rendimento do direito dos escravos vindos da Costa da Mina, assim como dos navios e embarcações. A. H.U.- PE, cx. 31, doc. 2865, Recife, 25 julho de 1725.

⁴¹ LOVEJOY, *A escravidão na África*, p. 166.

⁴² SOARES, *op. Cit.*, p.42.

⁴³ ROSÁRIO, Adalgisa Maria Vieira do. *O Brasil filipino no período holandês*. São Paulo: Editora Moderna, 1980. p.16 ; SCHWARTZ, *op. Cit.*, p.31-35.

Pouco antes de receber as terras no Brasil, Duarte Coelho foi capitão-mor das armadas no Atlântico e conheceu bem a produção e fabricação do açúcar na ilha da Madeira. Por isto, no início de sua colonização, Pernambuco possuía muitas características desta ilha, como diversificação da produção agrícola, principalmente através da cultura de subsistência.⁴⁴ Dentre as 15 Capitanias instituídas no Brasil, São Vicente e Pernambuco foram as mais bem sucedidas. O sucesso desta deveu-se ao fato de Duarte Coelho ter vindo com sua família dirigir pessoalmente o povoamento e desenvolvimento de suas terras, além de ter promovido boas relações com as tribos indígenas locais.⁴⁵ Comparada à outras capitanias, Pernambuco tinha relações pacíficas com os indígenas, em parte por causa da união entre o cunhado de Duarte Coelho, Jerônimo de Albuquerque, com a filha do chefe dos índios Tabajaras. Estratégia aprendida por Duarte Coelho durante o período em que serviu na Índia, onde os portugueses procuravam preservar alianças com as populações nativas através do casamento.⁴⁶

Duarte Coelho utilizou políticas já aplicadas com sucesso pelos portugueses em outras regiões do Império, sempre procurando a melhor maneira de promover o desenvolvimento de suas terras, como a utilização da mão-de-obra africana. Estes já eram empregados nas ilhas Atlânticas e Portugal muitos anos antes do desembarque dos portugueses no Brasil.⁴⁷ As cidades de Lisboa e Évora, e a região dos Algarves concentravam a maior parte dos escravos do Reino. Estes representavam cerca de 10% da população destas regiões em meados do século XVI. Nas demais localidades a porcentagem de cativos era bem menor. Pessoas de diversas classes possuíam cativos, mas apenas as mais abastadas os tinham em grande número. Os escravos eram utilizados nos serviços domésticos, em hospitais, nas colheitas do campo, como marinheiros nas viagens ultramarinas. Alguns senhores mandavam seus escravos para as ruas alugar seus serviços. Outros proprietários ensinavam ofícios de ferreiro e sapateiro.

⁴⁴ MELLO, Evaldo Cabral de. Uma Nova Lusitânia. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Viagem Incompleta: a experiência brasileira (1550-2000)*. Formação: histórias. São Paulo: Editora SENAC, São Paulo, 2000. p. 75.

⁴⁵ SCHWARTZ, *Segredos Internos*, p.33.

⁴⁶ SILVA, Luiz Geraldo. Cooperar e dividir: mobilização de forças militares no império português (Séculos XVI e XVII). DORÉ, Andréa; LIMA, Luís Filipe Silvério e SILVA, Luiz Geraldo (orgs.). *Facetas do Império na História: conceitos e métodos*. São Paulo: Aderaldo & Rotschild, 2008.

⁴⁷ MELLO, José Antonio Gonsalves; ALBUQUERQUE, Cleonir Xavier. *Cartas de Duarte Coelho a El Rei*; reprodução fac. Similar, leitura paleográfica e versão moderna anotada. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1997. pp. 97 - 114. Estas cartas foram destinadas ao Dom João III com a finalidade de informar as ações promovidas por Duarte Coelho para o desenvolvimento da Novo Luistânia. Duarte Coelho relata todas as dificuldades e as conquistas obtidas na sua donataria.

No entanto, existiam leis rigorosas regulamentando as atividades destes escravos para que a utilização de mão de obra escrava não prejudicasse os trabalhadores livres.⁴⁸

No início da colonização da América portuguesa, os africanos eram utilizados basicamente em serviços especializados nos engenhos. Porém, quando os lucros obtidos com a produção açucareira aumentaram, os senhores de engenho puderam trazer um número maior de africanos. Estes, por sua vez, foram substituindo os indígenas em todas as atividades da lavoura açucareira. Contudo, esta transição da mão-de-obra indígena para africana não ocorreu de forma rápida. Até o início do século XVII, os indígenas continuaram a constituir a base dos engenhos.⁴⁹

Nos primeiros trinta anos de colonização, os portugueses conseguiram que os indígenas trabalhassem para eles através do escambo. Este mecanismo de troca funcionou muito bem na extração do pau-brasil. Contudo, quando teve início a produção açucareira, a troca de mercadorias por serviços não deu certo, pois quando os índios conseguiam a quantidade de ferramentas e outras mercadorias que necessitavam recusavam-se a trabalhar. Então, os portugueses procuraram escravizar os índios e forçá-los ao trabalho, não sem enfrentar a resistência destes. Afinal, a forma de trabalho na lavoura da cana-de-açúcar não fazia parte da cultura indígena. Além do mais, nestas sociedades, a agricultura era um trabalho eminentemente feminino, e aos homens cabiam as tarefas de caçar e guerrear. Os europeus, ao contrário, recrutavam principalmente os homens para desenvolver as tarefas agrícolas. Além da resistência dos indígenas, outro problema para os colonizadores foram as epidemias que atingiam as populações indígenas, notadamente a de varíola e sarampo ocorridas na década de 1560.⁵⁰ A vinda dos escravos da África veio atender a demanda cada vez maior dos senhores de engenho e lavradores por escravos. Além destes fatores, a transição para a mão-de-obra africana foi definida durante a União Ibérica quando Filipe II proibiu a escravização indígena na América. Por conta desta proibição, os escravos africanos se tornaram indispensáveis não só para o desenvolvimento das produções agrícola da América portuguesa, como também nas Índias de Castela, onde as minas de prata do

⁴⁸ SAUDERNS, A.C. de C.. *A Social History of Black Slaves and Freedmen in Portugal (1441-1555)*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982. pp. 55-75.

⁴⁹ SCHWARTZ; LOCKHART, *op. Cit.*, pp. 236 e 237 ; KLEIN, Herbert. *Escravidão africana na América Latina e Caribe*. Editora Brasiliense, 1987. p. 56.

⁵⁰ SCHWARTZ; LOCKHART, *op. Cit.*, p. 233-237.

Potosí demandavam uma enorme quantidade de trabalhadores como trataremos na seção a seguir.⁵¹

E - União da Coroas Ibéricas e o comércio de escravos

Durante sessenta anos, de 1580 a 1640, Portugal ficou sujeito à Coroa castelhana, porém dentro do princípio da monarquia dualista, no qual as coroas de Portugal e de Castela permaneceriam separadas, no entanto subordinadas ao mesmo soberano.⁵²

No ano de 1578, Dom Sebastião foi morto na batalha de Alcácer Quibir, no Marrocos. Como o jovem rei não deixou herdeiros, quem assumiu o trono foi seu tio, o cardeal Dom Henrique, mas este se encontrava com idade bastante avançada e faleceu dois anos depois de assumir o trono. Desse modo, a Coroa Portuguesa passou para as mãos do rei de Castela, Filipe II, herdeiro legítimo por ser filho de uma infanta portuguesa. Entretanto, o novo rei não encontrou grandes resistências, já que muitos nobres e membros do alto clero eram favoráveis a união das Coroas Ibéricas. Em 1581, durante sua coroação, Filipe II, Iº de Portugal, jurou não alterar a legislação e a administração portuguesa. Além disso, comprometeu-se a manter os privilégios da corte lisboeta. As fronteiras entre Portugal e Espanha deveriam, ademais, ser mantidas e colônias portuguesas não poderiam ser invadidas. Segundo Charles Boxer, “os espanhóis estavam expressamente proibidos de comerciar ou de se fixar no império português, e os portugueses, no espanhol.”⁵³ Na prática, porém, isto não aconteceu. Poucos anos depois da União das Coroas Ibéricas, mercadores portugueses conseguiram autorização em Sevilha para comercializar seus produtos nas colônias castelhanas no Novo Mundo. Por sua vez, os mercadores de Castela passaram a controlar o comércio de escravos no porto de Cacheu na África. Se muitos nobres apoiaram a União das Coroas Ibéricas com a garantia de que teriam seus privilégios mantidos, os mercadores portugueses também viram a possibilidade de expandir seus negócios com a abertura de novas praças comerciais. Principalmente os mercadores de escravos portugueses e luso-

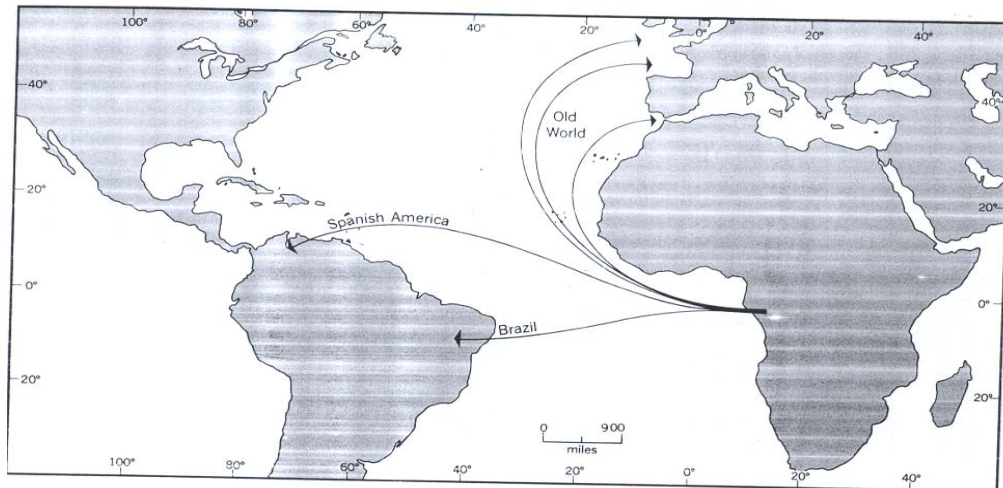
⁵¹ BOXER, *O Império Marítimo Português*, p.116 ; KLEIN, *Escravidão africana na América Latina e Caribe*. pp. 41-55.

⁵² SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *Do Brasil Filipino ao Brasil de 1640*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968. p.19-20.

⁵³ BOXER, *Império Marítimo Português*, p.122 ; SERRÃO, *op.cit.*, p.20.

brasileiros que tiveram seus negócios ampliados neste período.⁵⁴ O mapa a seguir apresenta os portos de destino do comércio de escravos para as Américas portuguesa e castelhana durante os anos de 1451 e 1600:

Mapa 7



Fonte: CURTIN, Philip. *The Atlantic Slave Trade: a census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969. p. 114.

A partir da segunda metade do século XVI, os castelhanos começaram a solicitar um grande número de escravos, porque as populações indígenas estavam diminuindo em algumas regiões, principalmente nas Caraíbas, em decorrência de epidemias. Mas principalmente, porque os colonos castelhanos precisavam de uma grande quantidade de mão-de-obra nas minas de prata de Potosí.⁵⁵ Como as lavouras açucareiras de Pernambuco e Bahia também precisavam ser abastecidas com cativos, Filipe II estabeleceu, em 1587, a prática dos *asientos ibéricos*, sistema no qual o soberano concedia por um período determinado o monopólio comercial de uma mercadoria mediante um adiantamento financeiro de um comerciante particular.⁵⁶ Os mercadores portugueses arremataram a maioria dos *asientos* para o abastecimento de escravos africanos para a América castelhana, desbancando os genoveses, principais fornecedores de escravos antes do estabelecimento dos *asientos ibéricos*. Os portugueses e luso-brasileiros tinham algumas vantagens em relação aos mercadores de

⁵⁴ ESTEVES, Maria Luísa. *Gonçalo de Gamboa de Aiala, Capitão-mor de Cacheu, e o comércio negreiro espanhol (1640-1650)*. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1988. p. 4.

⁵⁵ KLEIN, Herbert. *Escravidão africana na América Latina e Caribe*, pp. 37-41 ; LOCKHART, SCHWARTZ, *op. Cit.*, pp. 237-239.

⁵⁶ ALENCASTRO, *O trato dos viventes*, pp.78-79.

Gênova e Castela, pois além de possuírem feitorias na África, navegavam em embarcações mais adaptadas para o transporte de cativos.⁵⁷

Os africanos eram desembarcados nos portos de Vera Cruz, no México, Cartagena, na atual Colômbia, e em Buenos Aires. A partir destes enclaves eram levados para outras regiões, principalmente às minas de prata do Peru e as minas de ouro mexicanas.⁵⁸ Segundo estimativas de Philip Curtin durante os anos de 1551 e 1595, desembarcaram na América espanhola 36.300 cativos, com uma média anual de 810 africanos. Já durante os anos de 1595 e 1640, período no qual a maior parte dos *asientistas* eram portugueses, desembarcaram 132.600 escravos, com uma média de 2.880 cativos por ano. Um aumento bastante significativo no fornecimento de cativos nas colônias de Castela.⁵⁹ Portanto, os colonos da América castelhana se beneficiaram bastante do comércio de escravos promovido pelos *asientistas* portugueses e luso-brasileiros, recebendo mais de 2.000 africanos que o período anterior ao estabelecimento dos *asientos*. Em compensação, ocorreu uma diminuição no abastecimento de escravos para a América portuguesa, pois os *asientistas* preferiam comercializar nas Índias de Castela em troca de moedas de ouro e prata, enquanto os senhores de engenho e lavradores podiam pagar apenas com parte da produção de açúcar.

O principal idealizador dos *asientos ibéricos*, Duarte Lopes, acreditava que Angola possuía uma capacidade muito maior de fornecer escravos para a América que outras regiões africanas. Este navegador português viajou pelo reino do Congo e reinos menores próximos durante dois anos, época em que pôde conhecer a organização política e social desta sociedade. Também conseguiu informações sobre as guerras travadas nestas regiões, principalmente entre o Congo e o Reino de Angola. Soube também das invasões dos jagas, povo nômade e guerreiro da África Centro-Occidental. Portanto, durante as suas viagens constatou a grande produção de escravos decorrentes destes conflitos. Por isso, defendia a idéia de que esta região deveria ser a principal fornecedora de escravos para os *asientistas* portugueses. Com as notícias sobre a União da Coroa ibéricas, Dom Afonso, rei do Congo, mandou Duarte Lopes como embaixador

⁵⁷ ESTEVES, *op. Cit.*, p. 10; GARCIA, Alejandro de La Fuente El mercado esclavista habanero, 1580-1699: las armazones de esclavos. In: *Revista de Índias*, Madrid, v.L, n. 189, mayo-agosto 1990, p. 375.

⁵⁸ ALENCASTRO, *O trato dos viventes*, p.79; KLEIN, *Escravidão africana na América Latina e Caribe*, p.50.

⁵⁹ CURTIN, *op. Cit.*, p. 25.

de seu reino para firmar relações comerciais com Castela.⁶⁰ A partir de então, o comércio entre este reino africano e as Índias de Castela, graças a intermediação dos luso-brasileiros, foram estreitadas ainda mais.

Em 1595, o lisboeta Pedro Gomes Reynel arrematou em Sevilha um *asiento* para o fornecimento de escravos angolanos para a América castelhana. Reynel também adquiriu o Contrato de Angola, no qual ficou encarregado de arrecadar os tributos régios decorrentes do comércio de escravos. O segundo *asientista* de escravos angolanos, João Rodrigues Coutinho, conservou o cargo de Contratador e foi além, assumindo o cargo de Governador de Angola. Para aumentar a quantidade de cativos, Coutinho promoveu ataques pelas aldeias do interior angolano.⁶¹ Charles Boxer apresentou uma estimativa do número de escravos do Congo e de Angola exportados para a América durante os primeiros vinte anos do século XVII, na qual partiram anualmente do porto de Luanda para Pernambuco 4.400 cativos, para as capitanias da Bahia e Rio de Janeiro 4.000; para as Índias de Castela foram mandados 5.000 escravos e para Buenos Aires foram 1.500 por ano. Esses números demonstram, pois, a importância destas regiões para os comerciantes de escravos portugueses e luso-brasileiros, já que estes se beneficiaram significativamente deste comércio durante a União Ibérica.⁶²

Muitos *asientistas* portugueses e mercadores fluminenses intermediavam o comércio de escravos entre Angola, Rio de Janeiro e os mercados do Rio da Prata, onde esperavam os *pelueiros*, mercadores luso-brasileiros que levavam mercadorias, principalmente escravos, até os planaltos andinos. Em seu livro *O trato dos viventes*, Luiz Felipe de Alencastro ressaltou a importância deste lucrativo comércio ligando as praças de Angola, Rio de Janeiro e Rio da Prata afirmando que quando Angola foi invadida pelos flamengos em 1641, foram os fluminenses os primeiros a se mobilizarem para libertá-la.⁶³

A partir do início do século XVII, Castela entrou em guerra com os Países Baixos, França e Inglaterra. Por conta da extensão de seus domínios, a Coroa castelhana preferiu unir suas frotas e defender suas minas de ouro e prata na América castelhana. Com a intenção de arrecadar recursos para manter suas frotas bem armadas e seus exércitos suficientemente fortes para lutar tanto na Europa como em outros continentes,

⁶⁰ LOPES, Duarte ; PIGAFETTA, Filippo. *Relação do Reino do Congo e das terras circunvizinhas*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989.

⁶¹ ALENCASTRO, *O trato dos viventes*, pp. 78-80.

⁶² BOXER, Charles. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. São Paulo : Editora Nacional, 1973. p. 238.

⁶³ BOXER, *Salvador de Sá*, p. 90; ALENCASTRO *O trato dos viventes*, p. 81.

Castela impôs novos tributos aos portugueses. A quantidade elevada de taxas gerou uma série de revoltas em diversas regiões de Portugal. Além do excesso de tributos, os portugueses sofriam com uma queda na produção agrícola. A partir de 1620, por conta da invasão de suas colônias na América, Ásia e África pelos holandeses, do elevado número de tributos e, principalmente, diante do enfraquecimento do exército castelhano por conta das lutas contra os Países Baixos, no ano de 1640, a nobreza portuguesa se articulou para proclamarem Dom João IV como o novo Rei de Portugal.⁶⁴

A União Ibérica foi importante para o crescimento do comércio de escravos para o Brasil porque durante este período o lucro obtido com a venda de africanos para as Índias de Castela foi significativo, com isso os mercadores portugueses e luso-brasileiros conseguiram modernizar os equipamentos náuticos utilizados no comércio escravista, mas principalmente ampliaram as áreas de comércio na África, tanto em Angola, quanto na Costa da Mina. Em suma, a infra-estrutura desenvolvida com o comércio de escravos durante a União Ibérica foi importante para os negócios portugueses e luso-brasileiros na África muito tempo depois da Restauração da Coroa portuguesa.

F - Dominação Holandesa em Pernambuco e Costa da Mina

As Províncias Unidas, convertidas ao calvinismo, iniciaram em 1568 uma revolta para libertar-se da dominação de Castela. Em 1598, invadiram a ilha de São de Tomé, como vimos, uma das maiores produtora de açúcar do Ocidente na época, mas foram expulsos. Em 1605, iniciam o ataque as possessões portuguesas no Oriente, onde conseguiram com sucesso dominar boa parte do comércio das especiarias.⁶⁵ Segundo Evaldo Cabral de Mello mais que uma guerra por independência, os Países Baixos lutaram por uma maior participação no comércio colonial até então dominado pelos reinos ibéricos.⁶⁶

Os mercadores neerlandeses eram os principais distribuidores na Europa dos produtos produzidos nas colônias de Portugal e Castela. Com a intenção de também obter colônias no ultramar, os governantes das Províncias Unidas, juntamente com a classe mercantil, formaram Companhias particulares para invadir as colônias dos Países

⁶⁴ SERRÃO, *op. Cit.*, pp.27 - 34.

⁶⁵ BOXER, *Império Marítimo português*, pp. 123-125.

⁶⁶ MELLO, Evaldo Cabral. *Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. Rio de Janeiro / São Paulo: Forense-Universitária/Editora da Universidade de São Paulo, 1975. p. 13.

Ibéricos e, então, obter diretamente os produtos destas regiões. Em 1602, os holandeses inauguraram a Companhia das Índias Orientais, com o objetivo de dominar as principais praças de comércio no Oceano Índico. Por sua vez, a Companhia das Índias Ocidentais, projetada entre os anos de 1607 e 1608, teve sua formação adiada por causa da “Trégua dos Doze anos”, firmada com Castela no ano de 1609.⁶⁷

Em 1621, um novo governo ascendeu ao poder nas Províncias Unidas, agora determinado a promover a atuação comercial dos holandeses pelos principais mercados dominados pelos povos ibéricos. Conseqüentemente, pôs-se fim à trégua e a guerra recomeçou. Neste mesmo ano, foi enfim instituída a Companhia das Índias Ocidentais, com o objetivo de invadir as colônias portuguesas e castelhanas no Atlântico. O primeiro empreendimento realizado por esta Companhia foi a invasão da cidade de Salvador, sede do Governo Geral do Estado do Brasil, em 1624. No entanto, os flamengos foram expulsos desta cidade no ano seguinte. Mas eles não desistiram e prepararam uma tropa ainda maior e melhor equipada. Em 1630, invadiram a principal região produtora de açúcar no mundo nesta época: a Capitania de Pernambuco. Robin Blackburn afirmou que estas Companhias aplicaram métodos empresariais tanto nas conquistas militares, quanto nas questões comerciais, diferentemente dos empreendimentos promovidos pelos portugueses e espanhóis. Estes eram conduzidos pelo Estado que possuía o monopólio dos negócios coloniais.⁶⁸

Os holandeses conheciam bem a Capitania de Pernambuco, pois muitos mercadores compravam açúcar dos senhores de engenho locais. Além disso, muitos técnicos holandeses trabalhavam nos engenhos do nordeste. Durante a “Trégua dos Doze Anos” as relações comerciais entre Pernambuco e Países Baixos foram estreitadas, tanto que estes eram os principais distribuidores do açúcar produzido nesta Capitania na Europa. Portanto, conheciam muito bem os habitantes e a geografia da região. Sendo assim, em fevereiro de 1630, invadiram Olinda, capital de Pernambuco. Após terem incendiado esta cidade, instalaram a sede do novo governo no Recife, vila habitada por marinheiros e por trabalhadores do porto. Como capital do Brasil Holandês, Recife precisava ser edificada para além da primeira ilha. Novos prédios e pontes foram construídos, ruas foram pavimentadas com material vindo da Holanda e do saque às construções de Olinda. A partir de 1635, depois do período mais crítico dos conflitos,

⁶⁷ BOXER, Charles. *Os holandeses no Brasil* (1624-1654). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1961. pp. 3-9.

⁶⁸ BLACKBURN, *op. Cit.*, pp.231-232.

Pernambuco começou a receber muitos imigrantes, não só dos Países Baixos, mas da França e de pequenas nações germânicas. Estes imigrantes receberam os engenhos abandonados durante a guerra.⁶⁹

Em 1637, a Companhia das Índias Ocidentais nomeou o Conde Maurício de Nassau Governador do Brasil Holandês. Este não apenas administrou as melhorias realizadas no Recife, como ampliou o território holandês na América. Das quinze capitanias existentes anteriormente, os holandeses conquistaram sete. Além da América portuguesa, Nassau determinou a invasão das possessões portuguesas na Costa da Mina, em 1637.⁷⁰ Após a Restauração, em 1640, a Coroa portuguesa procurou aliar-se às nações inimigas de Castela, entre elas França, Inglaterra e Províncias Unidas dos Países Baixos, e com esta última negociou uma trégua com prazo de dez anos. Entretanto, esta trégua não impediu que os holandeses continuassem os ataques às suas colônias, entre elas o Estado do Maranhão, Angola, as ilhas de Cabo Verde, São Tomé, Príncipe, Ano Bom e domínios portugueses no Oriente. Logicamente, as Companhias das Índias Ocidentais e Orientais não abririam mão de suas conquistas no momento em que dominava quase todas as regiões colonizadas pelos portugueses.⁷¹ O pesquisador holandês Klaas Ratelband afirmou que os flamengos decidiram continuar invadindo territórios portugueses após o tratado de paz de 1641 porque os luso-brasileiros incendiavam as lavouras de cana de açúcar em Pernambuco. Além disso, os holandeses instalados no Recife ficaram decepcionados com a decisão da Coroa de tirar o Conde de Montalvão do cargo de Vice-rei e mandá-lo para o Reino.⁷²

As possessões portuguesas na África foram invadidas principalmente porque os flamengos desejavam enfraquecer economicamente os portugueses, bloqueando o abastecimento de cativos para o Estado do Brasil. Entretanto, eles não foram tão bem sucedidos no comércio de escravos quanto os portugueses e luso-brasileiros. De fato, a Companhia das Índias Ocidentais não transportou mais do que 3.000 cativos por ano, nem um terço do número de escravos transportados pelos portugueses e luso-brasileiros

⁶⁹ MELLO, José Antonio Gonsalves. O domínio holandês na Bahia e no nordeste. In: HOLANDA, Sérgio Buarque. *História Geral da Civilização Brasileira*, 4 ed., São Paulo: Difusão Européia do livro, 1972, v.1, tomo 1. p.237 pp. 237-238 ; MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Tempo dos flamengos: influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil*. 3.ed. Recife: Massangana, 1987. pp. 74-78.

⁷⁰ BLACKBURN, *op. Cit.* p. 251.

⁷¹ BOXER, *Salvador de Sá*, pp. 181 e 182.

⁷² RATELBAND, Klaas, *Os Holandeses no Brasil e na Costa Africana. Angola, Kongo e S.Tomé (1600-1650)*, Lisboa, Vega, 2003. p. 126.

anualmente antes disso.⁷³ Os holandeses não tinham tanto conhecimento quanto os luso-brasileiros sobre os mecanismos políticos e comerciais necessários para comprar cativos na África, por isso não conseguiram adquirir uma boa quantidade de escravos.

A partir de 1643, a Companhia das Índias Ocidentais começou a cobrar os empréstimos feitos aos senhores de engenho de Pernambuco. Estes precisavam de financiamento para iniciar as novas safras, comprar escravos e mercadorias européias. Antes dos holandeses, os senhores de engenho sempre conseguiram negociar suas dívidas oferecendo parte da produção de açúcar a seus financiadores. Contudo, os credores da Companhia não queriam o pagamento em gênero, mas em dinheiro. A partir de 1644, os financistas começaram a pressionar os senhores de engenho a acertarem suas dívidas de qualquer maneira. Muitos senhores de engenho fugiram para a Bahia, outros foram presos. Então, em 1645, teve início a guerra pela restauração de Pernambuco à Coroa portuguesa. O interior foi rapidamente reconquistado. Como os gastos para manter a produção de açúcar eram altos e a vida nos engenhos de açúcar não agradava aos holandeses e demais imigrantes europeus, estes desistiram de administrá-los muito antes dos conflitos. Por isto o meio rural foi rapidamente reconquistado, enquanto o Recife e as regiões próximas a esta vila demoraram mais nove anos para serem libertados.⁷⁴

Em 1648 os holandeses foram expulsos de Angola, Cabo Verde e São Tomé, graças ao concurso de tropas formadas por fluminenses, baianos, pernambucanos e paulistas, acompanhados de indígenas. A maior parte dessa gente de guerra possuía experiência em combates na América e no ultramar.⁷⁵ Por sua vez, a Capitania de Pernambuco foi restaurada em 1654 com a luta dos próprios pernambucanos e com a ajuda de soldados de outras regiões do Brasil. Estes conflitos destruíram um grande número de engenhos, por isso esta Capitania nunca mais conseguiu recuperar a importância econômica que tinha antes da invasão dos flamengos. As hostilidades entre Portugal e as Províncias Unidas permaneceram até 1669, quando as duas nações assinaram um tratado de paz tendo a Inglaterra como mediadora.⁷⁶

Portugal, porém, não conseguiu manter seu domínio sobre a Costa da Mina. Em primeiro lugar, e principalmente, porque foi firmado durante o Tratado de Trégua entre

⁷³ FAGE, *op. Cit.*, p. 265.

⁷⁴ BOXER, *Expansão Marítima Portuguesa*, p. 126; MELLO, José Antonio Gonsalves, *O domínio holandês na Bahia e no nordeste*, p. 238.

⁷⁵ ALENCASTRO, *O trato dos viventes*, p. 369.

⁷⁶ MELLO, José Antonio Gonsalves, *Tempo dos flamengos*, p.185; ALENCASTRO, *O trato dos viventes*, p. 214 ; BOXER, *Império Marítimo português*, p. 122.

Países Baixos e Portugal, de 1641, que a Companhia das Índias Ocidentais teria o direito de comercializar nas possessões portuguesas da Guiné.⁷⁷ Porém, os holandeses foram além deste direito e dominaram a Costa da Mina. Mas nem a Coroa portuguesa nem os luso-brasileiros mobilizaram-se para reconquistar esta região porque Angola era a maior colônia portuguesa na África, e possuía uma estrutura administrativa semelhante a da América portuguesa. A influência dos portugueses não se limitava aos portos costeiros, ao contrário da Costa da Mina, onde relacionavam-se apenas com os povos da costa. Nesta região não havia necessidade de “entrar” no interior do continente porque a demanda por cativos era suprida pelos reinos africanos do litoral e do interior, como tratamos anteriormente. Como afirma Lovejoy, por mais que a demanda aumentasse, havia quantidade disponível de escravos para serem exportados.⁷⁸ Portanto, na Costa da Mina, os interesses comerciais dos negociantes portugueses não seriam comprometidos pelo fato dos holandeses dominarem a região, já que o principal produto colonial utilizado na aquisição de escravos era produzido na Bahia e em Pernambuco: o tabaco.

⁷⁷ VERGER, *Fluxo e Refluxo*, p. 32.

⁷⁸ LOVEJOY, *A escravidão africana*, p. 166.

CAPÍTULO 2 - PERNAMBUCO E A COSTA DA MINA

A) A lavoura do tabaco

A produção de tabaco na Capitania de Pernambuco estava diretamente relacionada ao comércio de escravos com a Costa da Mina. Mesmo não sendo o único, esta região africana foi o principal destino de grande parte do tabaco produzido durante o período colonial. As duas regiões estavam tão interligadas que quando a produção pernambucana de fumo foi reduzida, o comércio com a Costa da Mina também diminuiu.

O tabaco já era utilizado pelas sociedades indígenas da América portuguesa e espanhola antes da chegada dos primeiros navegadores europeus e começou a ser cultivado pelos portugueses ainda no início da colonização, em meados do século XVI. A produção do tabaco, ao contrário da cana de açúcar, não necessitava de grandes extensões de terra, nem muitos investimentos. Normalmente era cultivado junto das roças de subsistência ou próximo de áreas de criação de gado. Além disso, sua produção era rápida. Entre quatro e seis meses depois do plantio suas folhas já podiam ser colhidas. O lucro também era garantido, pois o fumo produzido na América era vendido pelos mercadores do Reino no resto da Europa.¹

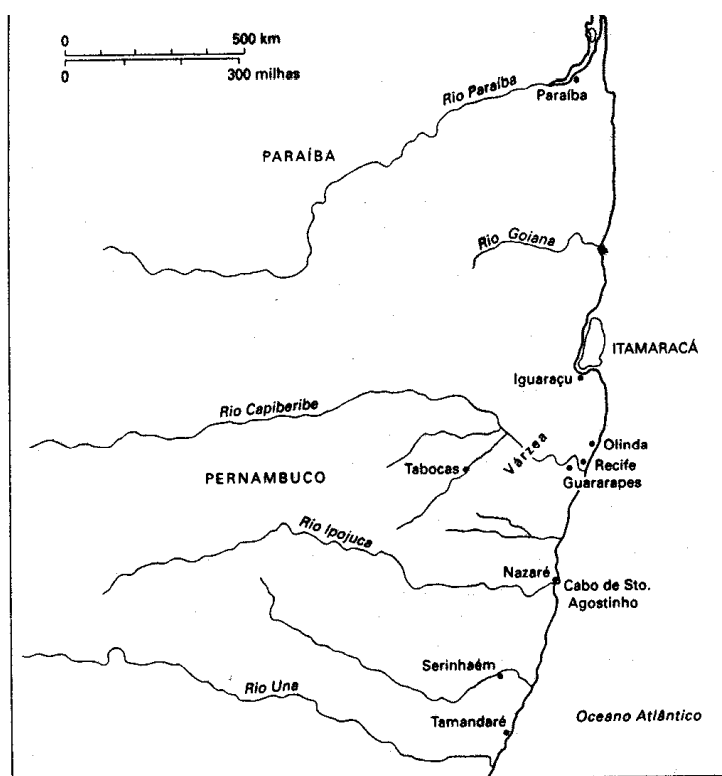
As duas principais regiões produtoras de tabaco no Estado do Brasil durante o período colonial foram as Capitanias da Bahia e de Pernambuco. Nesta última cultivava-se fumo em quase todos os lugares, principalmente ao sul na região conhecida como Alagoas e nas povoações de Porto Calvo, Una, Serinhaém, Cabo de Santo Agostinho. Mas também se plantava fumo ao norte do Recife, nas Capitanias de Itamaracá e da Paraíba.² O mapa de Pernambuco a seguir mostra algumas destas regiões³:

¹ NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial* : lavoura, comércio e administração. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996. pp.32-35 ; SCHWARTZ, Stuart. As grandes lavouras e as periferias. In: BETHELL, Leslie (org.). *América Latina Colonial*. Vol. II. São Paulo : EDUSP; Brasília, Distrito Federal : Fundação Alexandre Gusmão, 1998. p. 374.

² NARDI, *op. Cit.*, p. 42.

³ SCHWARTZ, As grandes lavouras e as periferias, p. 342.

Mapa 8



A costa de Pernambuco

Fonte: SCHWARTZ, *As grandes lavouras e as periferias*, (1550-1835). In: BETHELL, Leslie (org.). *América Latina Colonial*. Vol. II. São Paulo : EDUSP; Brasília, Distrito Federal : Fundação Alexandre Gusmão, 1998. p. 342

Segundo o historiador francês Jean Baptiste Nardi, uma típica lavoura de tabaco em Cachoeira, principal região produtora de tabaco na Bahia, tinha as seguintes características durante o século XVII: era cultivada por lavradores livres, na maior parte brancos, casados, com média de quatro escravos, sendo a terra arrendada e parte da produção de fumo e de gêneros alimentícios cultivados destinada para pagar seu proprietário.⁴ Para Stuart Schwartz, durante o século XVIII, o cultivo do tabaco passou a ser realizado por um número maior de pequenos agricultores, sendo muitos destes pardos.⁵

Durante a União Ibérica (1580-1640) foram estabelecidos os primeiros impostos sobre o comércio de tabaco. Em 1592 foi criado um alvará determinando que os comerciantes que transportavam tabaco para a Europa ou para a África deveriam pagar

⁴ NARDI, *op. Cit.*, p. 57.

⁵ SCHWARTZ, *As grandes lavouras e as periferias*, p. 375.

tributos sempre que uma carga desta mercadoria embarcasse na América e desembarcassem no Reino. Em 1634 instituiu-se o Contrato do Tabaco de Portugal, mediante o qual particulares poderiam arrematar em leilão o direito de cobrar os tributos régios sobre o comércio do fumo. As primeiras arrematações foram feitas ainda em Madri.⁶

Posteriormente à Restauração da Coroa portuguesa, Dom Pedro II assinou, em 1674, um decreto instituindo a Junta da Administração do Tabaco, sediada em Lisboa. Esta tinha a função de executar os despachos e a arrecadação dos tributos régios sobre o comércio do tabaco. Com isso a arrecadação dos tributos em Pernambuco passou a ser realizada pelos representantes da Junta. Em 1698, a Coroa criou órgãos subordinados a Junta na Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e no Estado do Maranhão: as Superintendências do Tabaco. Seus funcionários foram encarregados de fiscalizar o transporte, armazenagem nos depósitos e o embarque das mercadorias nos navios. Também foi restabelecido o Contrato Geral do Tabaco. Além disso, ficou determinado que as transações comerciais entre lavradores e mercadores seriam efetuadas na Superintendência. A administração portuguesa do tabaco abrangia diferentes regiões do Império. Além da Superintendência na América, havia a Junta da Administração do Estanco Real em Goa e a Superintendência do Tabaco em Macau, regiões onde o fumo brasileiro também era consumido.⁷

No mesmo ano de criação da Superintendência, 1698, D. Pedro II enviou uma carta ao Provedor da Fazenda Real, Caetano de Mello e Castro, para que este não permitisse o aumento dos tributos sobre o tabaco.⁸ Por outro lado, nesta mesma ocasião o rei determinou a redução no preço pago aos lavradores pelo fumo de primeira qualidade. Este perdeu 40% do seu valor e ficou praticamente com o valor do de terceira qualidade. Por causa do preço baixo os lavradores preferiam fabricar o de baixa qualidade, além da produção ser mais barata, o fumo tinha mercado garantido na Costa da Mina.⁹ Consequentemente, os comerciantes da Bahia e de Pernambuco intensificaram o comércio com esta região africana.

O fumo de terceira qualidade, também chamado de soca, era feito a partir de folhas pequenas e quebradas, impróprias para a produção de um produto mais fino. Para

⁶ NARDI, *op. Cit.*, pp. 75 e 76.

⁷ *Idem*, pp. 81- 86.

⁸ Sobre se não consentir que se levante o preço do Tabaco. Lisboa, 29 de janeiro de 1698. *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, p. 366.

⁹ NARDI, *op. Cit.*, pp. 111 e 112.

que os rolos demorassem a ressecar ou apodrecer, os produtores untavam as folhas com melado feito a partir da cana de açúcar. Este fazia com que o fumo soltasse um aroma agradável para o gosto dos africanos, principalmente os da Costa da Mina. Por conta deste processo, o fumo transportado pelos mercadores luso-brasileiros tornou-se único e fundamental para a aquisição de cativos nesta região. Esta mercadoria era tão crucial que os holandeses, depois de invadir o Castelo de São Jorge da Mina em 1637, apenas permitiam a navegação de navios sob bandeira portuguesa naquelas áreas se eles transportassem tabaco. Segundo Pierre Verger, os rolos de fumo produzidos na Bahia e em Pernambuco conseguiram exclusividade no comércio de escravos na Costa da Mina e promoveram o desenvolvimento de um negócio no qual Coroa portuguesa não conseguia controlar totalmente.¹⁰

Além do recolhimento dos tributos régios, a Coroa preocupava-se com a qualidade do tabaco que partia para a costa africana. Em diversas correspondências exigia-se aos Governadores e Provedores de Pernambuco, como também aos funcionários da Superintendência, cuidarem para que apenas o fumo de terceira qualidade fosse comercializado na Costa da Mina. Esta preocupação pode ser constatada em uma correspondência escrita pelo Governador de Pernambuco Manoel Rolim de Moura em 1725:

Em observância do que Vossa Majestade manda sobre este particular porei todo o cuidado em examinar e não consentir de nenhuma maneira que tais embarcações que forem para a dita Costa levem tabaco algum, mais que o da ínfima espécie como Vossa Majestade tem determinado.¹¹

Havia preocupação por parte da Coroa para que não embarcasse para os portos africanos rolos de fumo de primeira e segunda qualidade, uma vez que este tipo era comercializado por reinóis. Portanto, não permitir que o tabaco fino fosse contrabandeado para a África era uma forma de proteger os comerciantes do Reino.¹²

Como tratou-se anteriormente, a queda no preço do fumo e o crescimento do comércio de escravos motivou os lavradores a fabricar tabaco de terceira qualidade. Além disso, o valor oferecido pelos mercadores motivou os lavradores a adulterarem os

¹⁰ VERGER, *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos*, pp. 19-21.

¹¹ Carta do Governador da capitania de Pernambuco, D. Manoel Rolim de Moura, ao rei, D. João V, sobre o cumprimento das ordens de proibição do comércio do tabaco, de primeira qualidade, nas embarcações que seguem para a Costa da Mina. A. H.U.- PE, cx. 32. doc. 2896, Recife, 9 de agosto de 1725.

¹² CARREIRA, *op. Cit.*, p.220.

rolos de fumo, tanto na Bahia, como em Pernambuco.¹³ Em 1731, o Conselho Ultramarino recebeu uma carta informando sobre este procedimento em Pernambuco. A correspondência não está assinada, mas pelo seu conteúdo trata-se de um comerciante pernambucano. Este alerta a Coroa que:

Os Tabacos por dois motivos se acham arruinados, o primeiro, e principal que existe, é porque todos, ou quase todos vem adulterados na qualidade, enrolando por dentro o ruim, e por fora o bom, sendo que devia ser o contrário, porque ainda que chegassem os rolos com duas capas secas, se por dentro estivesse o bom, e por fora o inferior, teriam diferente estimação, e a teriam maior, vindo para este Reino assim que se acabasse a colheita deles, em razão de se não dessecarem depois de recolhidos pela espera da frota que os conduza. O segundo foi porque nos contratos de Guilherme de Bryn, e Figueira, [...] estes os homens que negociavam neles em tal extremo que os privaram de os poderem navegar, porque nas suas partidas com o privilegio do contrato, lhe escolhiam, e tomavam todos os bons, deixando os inferiores a seus donos, e estes receando a venda deles na Europa, a faziam por força da necessidade aos ditos Contratadores por hum preço mui diminuto.¹⁴

Os lavradores pernambucanos adulteravam os rolos de tabaco, como se vê, por causa do preço baixo oferecido pelos contratadores metropolitanos. Esta foi a única forma de evitarem um prejuízo ainda maior. Para aumentar os lucros dos mercadores do Reino e também para reduzir o comércio de escravos com a Costa da Mina a Coroa determinou a redução do valor do tabaco.¹⁵ Entretanto, as determinações das autoridades de Lisboa em colocar um fim neste comércio tiveram um efeito inverso. Antes, elas estimularam a produção do fumo de pior qualidade e consequentemente o comércio com a Costa da Mina.

A posição da Coroa na questão do comércio com a Costa da Mina foi bastante ambígua. Por um lado, este negócio gerava diversos problemas, como o desvio do tabaco fino e ouro, que deveriam ser levados para o Reino, e a apropriação por parte dos holandeses instalados no Castelo de São Jorge da Mina destas mercadorias. Por outro lado, havia uma grande demanda por escravos na produção açucareira e nas minas de ouro do Centro-Sul. Dificilmente, pois, a Coroa poderia proibir os mercadores luso-brasileiros de navegarem para esta região da África.

¹³ NARDI, *op. Cit.*, p. 146.

¹⁴ Carta ao rei, D. João V, sobre os motivos da ruína dos povos e comércio da capitania de Pernambuco, sugerindo algumas soluções para o aumento do comércio, da produção, do tráfico negreiro para com o Brasil, enviando parecer acerca da extração de ouro e diamantes. Documento sem autor. A.H.U. – PE, cx.42, doc. 3767, Lisboa, 28 de outubro de 1731.

¹⁵ SCHWARTZ, *As grandes lavoura e as periferias*, pp. 376 e 377.

As autoridades de Lisboa tiveram ainda mais dificuldade em restringir o comércio com a Costa da Mina depois do surto minerador. Em 1719, os oficiais da Câmara de Goiana, ao norte do Recife, solicitaram à Coroa autorização para que os mercadores de escravos desta vila pudessem comercializar o tabaco ali produzido em Angola e na Costa da Mina. Segundo os vereadores, as lavouras de cana-de-açúcar estavam definhando por falta de escravos. Eles, ademais, denunciavam a preferência dos negociantes do Recife em vender para os mineradores, já que estes podiam pagar preços mais altos pelos cativos. Os oficiais também pediam para que os comerciantes de Goiana não fossem obrigados a despachar sua carga de fumo na Alfândega do Recife antes de seguirem para a África.

Observa-se neste caso que os senhores de engenho, negociantes de escravos e lavradores de fumo de Goiana se mobilizaram para reivindicar, através da Câmara local, o direito de comprar cativos na Costa da Mina, sem precisar passar pela Junta da Administração do Tabaco no Recife. Antes da decisão final do rei, este pedido foi analisado pelo Conselho Ultramarino. Este, por sua vez, concluiu que a reivindicação dos moradores de Goiana era justa, e recomendou a Coroa que concedesse autorização aos mercadores de escravos desta vila para comercializarem diretamente com os portos da África. Porém, ficou estabelecido que a carga de fumo fosse fiscalizada por funcionários da Junta do Tabaco da Paraíba. Desta forma, o rei concedeu a autorização, mas com as condições recomendadas pelo Conselho:

Dom João V. Faço saber aos desta minha Provisão virem que tendo respeito aos oficiais da Câmara da Vila de Goiana me representar para os moradores daquela Vila porem em pratica a mandarem embarcações a Angola e Costa da Mina, para poderem remediar a falta que tem de recursos; como lhes havia ordenado [...] Hei por bem conceder aos moradores da dita vila de Goiana que possam mandar os seus navios a Angola e Costa da Mina, sem serem obrigados a mandá-los a Pernambuco por tempo de seis anos, pedindo para este efeito despacho ao governador de Pernambuco e fazendo aviso do Provedor da Capitania da Paraíba a quem pela Junta da Administração do Tabaco ordeno que partindo da mesma vila algum navio vá aquele porto examinar os tabaco, que se remetem [...].¹⁶

Portanto, devido a falta de mão-de-obra na produção açucareira, a Coroa não podia restringir totalmente o comércio com a Costa da Mina. Era, ademais, possível remediar com este comércio as demandas dos senhores de engenho e lavradores de

¹⁶ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre a carta dos oficiais da câmara de Olinda, informando da necessidade que têm aqueles moradores de escravos e pedindo autorização para poderem navegar embarcações para Angola e Costa da Mina. A.H.U. - PE, cx. 28, doc. 2564, Lisboa, 3 de julho de 1719.

cana, visto que o fluxo mais intenso entre aquelas partes da África e Pernambuco acabava por beneficiar não a eles, mas aos comerciantes que transportavam boa parte dos escravos ali adquiridos para as minas do Rio de Janeiro, onde os preços eram mais vantajosos.

Ao início de seu governo, o Conde de Oeiras, futuro Marquês de Pombal, de modo a promover a produção do fumo de primeira qualidade, instituiu em 1751 as Mesas de Inspeção do Açúcar e do Tabaco na Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e no Estado do Maranhão. Assim como as Superintendências, as Mesas de Inspeção atuavam como órgão fiscalizador, controlando o peso dos rolos e a quantidade que seria embarcada para a África e para Portugal, registrando os direitos arrecadados e efetuando o carregamento dos navios. Em 1754, as Mesas se tornaram responsáveis pelas liberações das licenças de viagem para a África, as quais eram anteriormente responsabilidade do Vice-rei.¹⁷

Em 1759, Pombal instituiu a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, sociedade mercantil com sede em Lisboa associada aos mercadores das duas Capitanias, que detinha o monopólio sobre o comércio de açúcar e escravos.¹⁸ Esta Companhia era administrada por uma Junta sediada em Lisboa formada por 1 provedor, 10 deputados e 3 conselheiros. Na prática era a Junta que comandava as decisões sobre a atuação da Companhia. Em Pernambuco havia uma Direção composta por 1 intendente e 8 deputados. A outra Direção ficava na cidade do Porto, com 1 intendente e 6 deputados. Além disso, havia 2 administradores na Paraíba e 2 em Angola. Os candidatos aos cargos administrativos eram obrigatoriamente comerciantes residentes em Lisboa, Porto ou Recife. Além disso, deveriam ser naturais no Reino ou de suas colônias, ou deveria ter se naturalizado português. Apenas os acionistas com mais de dez ações ocupavam os cargos administrativos. Os acionistas de Lisboa, Porto e Recife elegiam os intendentes e deputados de suas regiões. Os representantes da Paraíba e Angola eram indicados pelos sócios estabelecidos nas cidades do Porto e do Recife para que a Junta Administrativa da Companhia escolhesse entre os nomes indicados.¹⁹

Além da Junta da Administração da Companhia ficar em Lisboa, a maior parte dos acionistas residia nesta cidade. Por isso ela se tornou o centro das decisões da Companhia, fato que favoreceu os interesses dos mercadores do Reino. Deste modo, a

¹⁷ NARDI, *op. Cit.*, pp.132-135.

¹⁸ CARREIRA, *op. Cit.*, p. 234.

¹⁹ RIBEIRO JÚNIOR, *Colonização e monopólio*, pp. 83-85.

Junta administrativa determinou que a compra de escravos fosse realizada preferencialmente nos mercados angolanos.²⁰ O que dificultou ainda mais a produção e comercialização do fumo pernambucano, já que nesta região precisava-se principalmente de tecidos e cachaça para aquisição de cativos.

Pouco antes da extinção da Companhia Geral, em 1777, o Governador da de Pernambuco, José César de Meneses, relatou ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro que a produção do tabaco nesta Capitania encontrava-se em franca decadência. Além disso, os rolos de fumo apodreciam na Alfândega porque os navios da Companhia não conseguiam comercializar toda a produção. Boa parte dela acabou sendo jogada no mar.²¹ As autoridades de Lisboa preferiam que os rolos de fumo fossem extraviados do que permitir que fossem comercializados na Costa da Mina. Portanto, apenas com a criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, que a Coroa conseguiu desviar o comércio de escravos para Angola. Mudança que vinha tentando promover desde 1730 por conta da influência dos mercadores reinóis interessados no comércio de escravos na África Centro-Occidental.

B) O surto minerador e o comércio pernambucano de cativos

Desde que desembarcaram na América os portugueses ambicionaram encontrar regiões ricas em ouro, assim como sua vizinha Castela havia encontrado. Porém, isto demorou a acontecer. Apenas em 1652, paulistas encontraram veios de ouro em alguns rios das regiões das Capitanias do Sul, mas não na quantidade que a Coroa almejava. Entre os anos de 1693 e 1695, paulistas que costumavam explorar as minas de São Paulo e Paranaguá, encontraram uma quantidade muito maior de ouro em veios do atual Estado de Minas Gerais.²² Neste momento a Colônia ganhou uma nova configuração social e econômica, além de ter suas fronteiras territoriais expandidas. A formação de

²⁰ RIBEIRO JÚNIOR, *op. Cit.*, p. 396.

²¹ Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassallos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. A.H.U.- PE, cx.130, doc. 9823, Recife, 13 de julho de 1778.

²² HOLANDA, Sérgio Buarque. A mineração: antecedentes luso-brasileiros e metais e pedras preciosas. In: HOLANDA, Sérgio Buarque (org.). *História Geral da Civilização Brasileira* (tomo I – A época colonial, vol.2), São Paulo: Difel, 1968. p. 259.

redes comerciais entre regiões anteriormente isoladas, conferiu um novo sentido ao Estado do Brasil.

Pouco tempo depois de confirmadas as notícias sobre as minas de ouro do Centro-Sul, a Coroa estabeleceu uma série de alvarás e regimentos para assegurar seus privilégios sobre o valioso metal e para coibir o contrabando. Entre eles foi instituído em 1702 a Superintendência das Minas, na qual o Provedor, homem de confiança da Coroa, deveria executar as leis relativas à exploração das minas, coibir o contrabando e fiscalizar o recolhimento dos quintos, entre outras atribuições.²³ Neste ano também foram nomeados os cobradores dos quintos, que deveriam atuar próximos às áreas mineradoras e centros de inspeção localizados nas principais estradas que levavam às minas. Todos estavam proibidos de deixar estas regiões sem uma guia especial indicando a quantidade de ouro que transportavam e o local onde os quintos deveriam ser recolhidos. No entanto, todas estas medidas não impediram a saída de grandes quantidades de ouro, em parte por causa da grande quantidade de luso-brasileiros circulando entre as regiões mineradoras e outras partes da América portuguesa.²⁴

O povoamento das minas do Rio de Janeiro, como eram denominadas as áreas mineradoras do Centro-Sul da América portuguesa no início do século XVIII, cresceu rapidamente. Milhares de pessoas chegavam atrás de riquezas. Em 1711 o padre André João Antonil relatou o rápido crescimento populacional destas regiões:

Cada ano vem nas frotas quantidade de portugueses e de estrangeiros, para passarem as minas. Das cidades, vilas, recôncavos e sertões do Brasil, vão brancos, pardos e pretos, e muitos índios, de que os paulistas se servem. A mistura é de toda a condição de pessoas: homens, mulheres, pobres e ricos, nobres e plebeus, secular e clérigos de diversos institutos, muitos nos quais não tem o Brasil convento, nem casa.²⁵

O grande número de imigrantes que chegavam nas áreas mineradoras preocupava a Coroa. Primeiro porque as notícias sobre as minas poderiam atrair muitos aventureiros e bandidos, criando desordens e conflitos.²⁶ Além disso, a grande quantidade de portugueses que deixavam o Reino poderia prejudicar a agricultura, principalmente do norte de Portugal. Para evitar que os reinóis deixassem suas terras, a Coroa estabeleceu uma lei determinando que não se poderia embarcar para a América

²³ *Idem*, pp. 270-271.

²⁴ BOXER, Charles. *A idade do ouro do Brasil: dores do crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963. p. 66.

²⁵ ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil* (texto da edição de 1711). São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 264.

²⁶ BOXER, *A idade do ouro*, p. 54.

sem ter um passaporte expedido pela Secretaria de Estado. Até mesmo os clérigos deveriam pedir autorização para viajar ao Brasil. Quanto aos naturais da região do Minho, a Coroa determinou que estes deveriam garantir que viajavam apenas com a intenção de comercializar e que voltariam para suas vilas após terminarem seus negócios. Enfim, poderiam desembarcar nos portos da América portuguesa apenas os minhotos que garantissem sua volta para Portugal.²⁷ Apesar da região do Minho ser a mais densamente povoada do Reino, as autoridades portuguesas tentavam evitar o seu despovoamento. Além disso, não desejavam perder o controle sobre a circulação de pessoas em suas conquistas.

Na verdade, a maior parte dos imigrantes que desembarcaram tanto em Pernambuco, como em outras regiões da América portuguesa, veio do norte e da região de Trás-os-montes. Estas regiões eram as mais densamente povoadas e pobres de Portugal. Como apenas os irmãos mais velhos herdavam as terras, os demais filhos homens não tinham muitas opções para seu sustento. Muitos, assim, decidiram se aventurar na América, principalmente depois das notícias sobre a descoberta das minas de ouro.²⁸

Além de reinóis e de europeus de diferentes nações, chegavam às Gerais milhares de escravos africanos. Assim, por conta do surto minerador houve uma mudança no destino dos cativos que chegavam à América portuguesa. Antes quase todos eram vendidos para os engenhos de açúcar de Pernambuco, Bahia e Capitanias próximas. Mas a partir do início do século XVIII, os escravos passaram a ser comprados pelos mineradores por preços elevados e em troca de ouro. Portanto, era preciso limitar a venda de escravos para as minas e evitar a falta de cativos nas lavouras de açúcar da Bahia e de Pernambuco.²⁹ Uma das medidas tomadas pela Coroa nesta direção foi limitar o número de cativos para as minas. Em 1711, estabeleceu-se que poderiam partir do Rio de Janeiro para as áreas mineradoras um número máximo de 200 escravos por ano.³⁰

²⁷ Devem mais executar as ordens seguintes a respeito dos eclesiásticos, que passarem a esta Capitania sem passaporte e licenças. Lisboa, 26 de novembro de 1709. *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, p.148.

²⁸ MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Um mascate e o Recife: a vida de Antônio Fernandes de Matos (1671- 1701)*. Recife: Fundação Cultural da Cidade do Recife, 1981. p.18.

²⁹ RUSSEL-WOOD, A.J.R.. Brasil colonial: o ciclo do ouro. In: BETHELL, Leslie (org.). *América Latina Colonial*. Vol. II. São Paulo : EDUSP; Brasília, Distrito Federal : Fundação Alexandre Gusmão, 1998. pp. 475-477.

³⁰ COELHO, Lucinda de Mello. Mão-de-obra escrava na mineração e tráfico negreiro no Rio de Janeiro. In: *Anais do VI Simpósio dos Professores Universitários de História*. São Paulo: ANPUH, 1973. p. 457.

As Capitanias do norte forneciam, além de escravos, tropas de gado e gêneros alimentícios para os arraiais e vilas que estavam se formando. Tropas de gado vacum e mular também chegavam do sul da América portuguesa. Para evitar o desabastecimento e o aumento do preço do gado, dos gêneros alimentícios e dos escravos, a Coroa proibiu a comunicação direta entre Pernambuco e as minas de São Paulo. No entanto, esta determinação não durou muito tempo, em vista da enorme necessidade de escravos e outros gêneros nas áreas mineradoras.³¹

A Coroa também não conseguiu controlar a saída destas mercadorias para as minas porque seus preços dispararam entre o final do século XVII e as primeiras décadas do XVIII, principalmente dos escravos. Segundo estimativas levantadas por Schwartz referentes à Bahia, o preço do cativo durante a década de 1680 era de 43\$000. Na década de 1700 um escravo era comprado por 80\$000; em 1710 por 120\$000; já em 1751 este mesmo cativo era ofertado pelo valor de 140\$000.³² Tanto na Bahia, quanto em Pernambuco os preços dos escravos dispararam, e como os senhores de engenho e lavradores não podiam pagar os mesmos valores que os mineradores, começou a faltar mão de obra nas lavouras de cana de açúcar nestas Capitanias e outras regiões próximas a elas.

Como tratou-se na seção anterior, os senhores de engenho e lavradores de cana de Goiana, Olinda e Paraíba queixavam-se da falta de escravos em suas plantações. O parecer de alguns conselheiros do Conselho Ultramarino sobre estas queixas revela o impacto da demanda por escravos nas regiões mineradoras para a lavoura de cana de açúcar nas Capitanias do norte do Estado do Brasil:

Os oficiais da Câmara de Olinda reclamam à Coroa portuguesa o lastimoso estado que se encontra a Capitania por falta de escravos de Angola e Costa da Mina nos engenhos. Antes eles produziam 11 e 12.000 caixas anuais de açúcar, agora não chegam a 6 as maiores. Estes escravos falecem e não tem outros para substituí-los pois são vendidos para pessoas que os levam para as minas. Estes compradores pagam preços que nenhum morador pode pagar, [...]³³

³¹ Não devem consentir que esta Capitania se comunique pelos sertões com as Minas de São Paulo. Lisboa, 7 de fevereiro de 1701. *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*. pp. 200-201; Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei, Dom João V, informando ter posto em praça para arrematação os contratos dos escravos que vêm da Costa da Mina, o que se paga para a Feitoria de Ajuda e os que vão para as Minas. A. H.U. - PE, cx. 44, doc. 3984, Recife, 2 de junho de 1733.

³² SCHWARTZ, As grandes lavouras e as periferias, p. 355.

³³ Consultas do Conselho Ultramarino, Pernambuco e outras Capitanias (1716-1727), vol.XCIX. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Divisão de obras raras e publicações na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1953. pp. 85 e 86.

Neste mesmo relatório os conselheiros afirmam ser compreensível o fato de os mercadores pernambucanos venderem seus cativos para seus pares do Rio de Janeiro ou das minas. Além disso, caso o rei tomasse alguma medida para impedir tal comércio seria muito prejudicial para o real erário. Em outras palavras, os escravos eram indispensáveis nas minas e a Coroa não poderia abrir mão das riquezas geradas por elas. Além do mais, a arrecadação de tributos deveria ser muito maior nas regiões mineradoras.

Por outro lado, a falta de escravos não prejudicou a produção açucareira na proporção que os senhores de engenho e lavradores se queixavam, pois é notório que havia um pouco de exagero nas suas reclamações. Entre os anos de 1710 e 1749, o número de engenhos em Pernambuco aumentou de 254 para 277. Porém, é fato que os pequenos engenhos cresceram mais que os grandes neste período. Em 1749, 85% dos engenhos pernambucanos estavam funcionando, enquanto apenas 15% eram considerados "fogo-morto", ou seja, estavam desativados.³⁴ As lavouras continuaram a receber escravos africanos, o que de fato ocorreu foi uma redução na oferta de cativos. Quando a demanda por escravos nas minas do Centro-Sul cresceu, os mercadores das praças da Bahia e de Pernambuco se tornaram seus principais fornecedores de escravos africanos, juntamente com os do Rio de Janeiro, dada sua experiência no comércio atlântico.

Com efeito, o pesquisador Nireu Cavalcanti mostrou que os mercadores baianos e pernambucanos foram importantes fornecedores de escravos para o Rio de Janeiro. Em um levantamento sobre a origem e a quantidade de africanos que entraram neste porto e mostrou que entre 1731 e 1735 os baianos venderam 6.673 cativos para o porto fluminense, enquanto os pernambucanos venderam 6.438 pessoas. Ainda segundo este autor, a quantidade de cativos fornecidos pelos mercadores destas Capitanias representou 35% do total de africanos desembarcados no Rio de Janeiro. Portanto, os mercadores pernambucanos, além de serem importantes fornecedores de escravos para o Rio de Janeiro, também comercializavam cativos praticamente na mesma proporção que os mercadores da Bahia.³⁵ Este fato explica a grande quantidade de "negros minas" no Rio de Janeiro durante a primeira metade do XVIII, encontrada por Mariza de Carvalho

³⁴ SILVA, Luiz Geraldo. A Propriedade Mercantil e a Propriedade Colonial: Uma abordagem Interpretativa da Economia Colonial do Nordeste (1690-1750). In: *Cadernos de História*, UFPE, Recife, v.2, 1987, p.14.

³⁵ CAVALCANTI, Nireu. O comércio de escravos novo no Rio setecentista. In: FLORENTINO, Manoel (org.). *Tráfico, cativo e liberdade* (Rio de Janeiro, séculos XVII e XIX). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. pp. 53 e 54.

Soares nos registros das irmandades de homens pretos.³⁶ Também confirma a presença de escravos da Costa da Mina na Capitania de Pernambuco. O negócio com o Rio de Janeiro e as áreas mineradoras era tão lucrativos que 39% dos cativos transportado por mercadores pernambucanos eram levados para estas regiões.³⁷

Na segunda metade do XVIII, os negociantes pernambucanos continuavam a fornecer cativos para o Rio de Janeiro. Segundo dados levantados por Jorge Couto, entre os anos de 1750 e 1770, entraram em Pernambuco 43.147 escravos. Deste total permaneceram nesta Capitania 28.109 cativos (65%), enquanto 15.038 (35%) foram levados para o Rio de Janeiro.³⁸ A Coroa cobrava tributos sobre os escravos que partiam para as minas ou com destino ao porto fluminense. Estabeleceu o *Contrato dos escravos que vão para as Minas*, e o mercador que o arrematasse cobraria, na década de 1730, por cada escravo que para lá partisse por mar, 4.500 réis, e os que fossem levados por terra pagariam 9.000 réis.³⁹

O comércio entre Pernambuco e o Rio de Janeiro não se limitava ao de escravos. Comercializava-se também carne seca e sola produzidas no interior da Capitania, além de couro de cabra e de veado curtidos e sapatos de couro de veado. Por sua vez, o Rio de Janeiro fornecia para Pernambuco barbatanas de baleia, azeite de peixe e, principalmente, ouro em pó,⁴⁰ revelando um intenso comércio entre esta duas Capitanias. Porém, o escravo era a principal mercadoria mais comercializada.

De fato, por conta do comércio com o Rio de Janeiro e áreas mineradoras, uma grande quantidade de ouro em pó foi levada para Pernambuco por esses anos. Segundo o oficial da Fazenda Real, Manuel de Souza Teixeira, entraram em Pernambuco 25 arrobas de ouro nas primeiras décadas do início do século XVIII, trazidas por

³⁶ SOARES, Mariza de Carvalho. Histórias cruzadas: os mahi setecentistas no Brasil e no Daomé. In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade* (Rio de Janeiro, séculos XVII e XIX). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. pp. 136 e 137.

³⁷ Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassalos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. Arquivo Histórico Ultramarino – Pernambuco, caixa 130, documento 9223, Recife, 13 de julho de 1778.

³⁸ COUTO, Jorge. A venda de escravos do Colégio dos Jesuítas. In : SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *Brasi : colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. p.197.

³⁹ Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei Dom João V, informando ter posto em praça para, arrematação os contratos dos escravos que vêm da Costa da Mina, o que se paga para a Feitoria de Ajuda e os que vão para as Minas. A.H.U. - PE, caixa 44, documento 39, Recife, 2 de junho de 1733.

⁴⁰ Além destes engenhos e fábricas há dentro do distrito deste Governo um grande número de Fazendas de Gado, vacuum, e cavalar, das quais todos os anos saem copiosas boiadas, para esta praça, Bahia, e Minas e outras partes. Recife, 1749, *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, p. 482.

mineradores que preferiam comprar no Recife que na Bahia e Rio de Janeiro pelo preço e a oferta de africanos ser maior:

[...] porque os mineiros têm conveniência em o trazerem [o ouro] e mandarem aqui em razão da compra de escravos que acham com mais conveniência no preço e numero deles, pelas muitas embarcações que daqui navegarem para a Costa da Mina, concorrendo também para este fim o ser fácil o vir das minas do ouro para esta por terra.⁴¹

Como os mineradores pagavam os mercadores com ouro em pó ou moedas de ouro, era difícil impedir o contrabando deste metal. Ainda no início do século XVIII começaram a surgir denúncias sobre a comercialização do ouro extraído nas minas do Rio de Janeiro na Costa da Mina. Em 1701 o Governador de Pernambuco, Fernando Martins Mascarenhas de Lencastro, informou ao Conselho Ultramarino sobre um *patacho* que saiu de Santos e foi para a Costa da Mina, onde comprou escravos em troca de ouro com mercadores ingleses aportados na região. Este mesmo Governador também informou que os mercadores da Bahia e demais capitanias também realizavam tal comércio.⁴² Por isso, a Coroa proibiu os mercadores o comércio de ouro e prata na Costa da Mina. Em 1722, a Coroa ainda ordenava ao Governador de Pernambuco, Manoel Rolim de Moura (1722-1727), que:

[...] ponha um eficaz cuidado que se não leve para a Costa da Mina tanto moeda geral, como a provincial, assim de ouro como de prata, e da mesma maneira nem ouro em barra, nem em pó, nem venha a moeda Provincial para este Reino, fazendo-se todo o exame necessário neste particular, para que de forma nenhuma se transporte a tal moeda na forma que se vos declara.⁴³

Portanto, assim como o tabaco e a aguardente, o ouro também era importante para a aquisição de escravos na Costa da Mina. Afinal, com ele comerciantes da América portuguesa conseguiam comprar cativos de mercadores ingleses e franceses. O ouro também era utilizado para pagar os fiscais do Castelo de São Jorge da Mina, bem como

⁴¹ Carta escrita por Manuel de Souza Teixeira no Recife em 12 de dezembro de 1721. BOXER, Charles. Catálogo das cartas dirigidas a Manuel de Souza, oficial das Casas da Moeda do Brasil, 1695-1721. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 266, janeiro-março. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1965. p. 37.

⁴² Carta do, ouvidor-geral da capitania de Pernambuco, João Guedes de Sá ao, rei D. Pedro II, sobre um *patacho* português que partiu de Santos para a Costa da Mina, levando ouro em pó para negociar escravos e fazendas com navios ingleses, e as desvantagens de tal negócio à Fazenda Real. A.H.U. - PE, caixa 20, documento 1892, Recife, 11 de setembro de 1701.

⁴³ Sobre não ir para a Costa da Mina moeda em geral, nem Provincial assim de ouro como de prata, ou em barra, nem em pó, *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, p. 202.

aos funcionários da Coroa e comerciantes africanos do porto de Ajudá. Uma carta dirigida a Coroa portuguesa em 1756, contém uma relação detalhada dos produtos levados para a Costa da Mina e o quanto deles era deixado com holandeses e africanos durante todo o processo de aquisição de cativos naquela região africana. Esta relação foi formulada para auxiliar o planejamento da formação de uma Companhia de Comércio e apresentar os gastos realizados pelos navios de Pernambuco desde o abastecimento de alimentos para a viagem. Ali também se mostra o valor pago ao Capitão, aos marinheiros, e demais tripulantes dos navios, além da quantidade de rolos de tabaco, cachaça e ouro deixados no Castelo de São Jorge da Mina e com autoridades portuguesas, mercadores e chefes africanos no porto de Ajudá:

- Ao Amaral e fiscal do seu costume no Castelo de São Jorge da Mina_____ 128 oitavas⁴⁴ de ouro.
- Que se paga ao diretor do costume das canoas no Castelo de São Jorge da Mina____ 280 oitavas de ouro.
- Que se gasta para sustento dos escravos, casa e barracas, água, Mercadores, sustento do Capitão e Escrivão na Fortaleza de Ajuda _____295 oitavas de ouro e 48 ancoras de aguardente.⁴⁵

Apesar de tratar-se de um documento escrito na década de 1750, pode-se supor que estes foram alguns dos procedimentos aplicados na compra de escravos na Costa da Mina durante a primeira metade do século XVIII. Por fim, apesar de todas as tentativas de coibir o contrabando, o ouro era fundamental para a aquisição de cativos nesta região. Esta foi uma das razões para a Coroa sancionar uma série de medidas rigorosas para melhor controlar o comércio com esta região a partir de 1730.

C) Homens de negócio do Recife X Nobreza da Terra

Durante a invasão dos flamengos em Pernambuco, em 1630, muitos engenhos pernambucanos foram destruídos, ficando sua reconstrução e o cultivo das novas safras

⁴⁴ Segundo Bluteau no Rio de Janeiro não se conta por onças, nem por arreiteis, mas por oitavas. BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Português e Latino*. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712. Edição Fac-símile, cd-rom, Rio de Janeiro: UERJ, s.d., p. 52.

⁴⁵ Relação das despesas com tabaco, aguardente, praças e direitos a serem pagos na ilha do Príncipe e de que um navio negreiro necessita para ir a Costa da Mina traficar escravos. A H.U. - PE, cx. 82, doc. 6867, Recife, 1756.

de açúcar a cargo dos financistas da Companhia das Índias Ocidentais. Este distanciamento entre as atividades produtoras e mercantis praticado no Brasil holandês permaneceu após a expulsão dos neerlandeses em 1654. A partir da segunda metade do século XVII, os reinóis passaram a ser os principais financiadores da produção e comercialização do açúcar em Pernambuco.⁴⁶ Além dos empréstimos visando a reconstrução dos engenhos destruídos durante a guerra, o financiamento da produção do açúcar, o fornecimento de mercadorias do Reino, bem como a venda de escravos africanos, passaram a ser realizadas por estes mercadores, chamados pejorativamente pelos senhores de engenhos de "mascates".⁴⁷

A nobreza da terra, como se intitulavam os senhores de engenho, acertava os empréstimos realizados, além das mercadorias compradas, no final de cada safra de açúcar. Como a nobreza freqüentemente gastava mais do que podia pagar, sempre se encontrava em dívida com os negociantes do Recife. Na época da dominação holandesa acontecia a mesma coisa. A nobreza acabou endividando-se com a Companhia das Índias Ocidentais muito além da sua capacidade de saldar. Aliás, foram as cobranças das dívidas que motivaram o início dos desentendimentos entre os senhores de engenho e invasores holandeses, os quais culminaram, como se sabe, com a guerra pela expulsão destes da Capitania, travada entre 1645 e 1654.⁴⁸ Contudo, o endividamento não era "privilégio" da nobreza pernambucana. Os senhores de engenho da Bahia também estavam sempre endividados. Segundo Schwartz, quanto mais produtivo o engenho, maior era o valor da dívida de seu proprietário.⁴⁹

Contudo, na Bahia o endividamento dos senhores de engenho não gerou desentendimentos com os comerciantes. Os proprietários de terras e mercadores reinóis relacionavam-se nos mais diversos espaços sociais, como nas irmandades religiosas e na Câmara de vereadores na cidade de Salvador. Portanto, os mercadores reinóis foram integrados à nobreza da Bahia, ao contrário do que ocorria em Pernambuco, onde nem o casamento entre membros da nobreza e mercadores era possível. O fato dos grupos morarem em cidades diferentes também favoreceu esta rivalidade, já que os senhores de

⁴⁶ MELLO, Evaldo Cabral, *A fronda dos mazombos*, p. 150.

⁴⁷ GUERRA, Flávio da Motta. *Decadência de uma fidalguia açucareira*. Recife: Fundação Cultural da Cidade do Recife, 1981. p. 64.

⁴⁸ Mello, Evaldo Cabral, *A fronda dos Mazombos*, pp. 144 e 145.

⁴⁹ SCHWARTZ, *Segredos Internos*, p. 184.

engenho reuniam-se na Câmara de Olinda, e os mercadores moravam no Recife, centro comercial da Capitania.⁵⁰

A classe dos senhores de engenho representava a elite social, política e econômica do Brasil colonial.⁵¹ No entanto, no limiar do século XVIII, os mercadores do Recife, que já possuíam grande poder econômico, passaram a almejar os cargos honrosos, entre eles o de vereador da Câmara de Olinda, função na qual apenas a nobreza da terra podia ser investida. O ingresso na Câmara municipal era importante para os mercadores do Recife, pois esta casa funcionava como um espaço de distinção e de hierarquização, mas, principalmente, de negociação com a Coroa portuguesa. Havia um pacto político entre o rei e seus súditos pelo qual se adquiria privilégios, e este pacto era intermediado pelos órgãos de representação da Coroa, principalmente pela Câmara de vereadores. Esta negociação constituía a chamada economia política de privilégios. A ocupação de cargos administrativos possibilitava a obtenção de privilégios, entre eles o direito de cumprir a pena no próprio domicílio em caso de prisão, de possuir armas de fogo e não ter sua cavalaria tomada contra a vontade.⁵² Ademais, a elevação do Recife à condição de Vila e consequentemente a instituição de uma Câmara, possibilitariam a seus moradores exercer o cargo de almotacés e fiscalizar os preços das mercadorias, enfim, poderiam defender os próprios interesses comerciais.⁵³

A ascensão dos mercadores a cargos públicos, tanto civis como militares, demorou a ocorrer. Uma carta enviada ao Governador da Capitania de Pernambuco, pelo príncipe D. Pedro II, datada de 1691, demonstra o apoio da Coroa portuguesa aos nobres, quando esta afirma que "os cargos honrosos da República" deveriam ser ocupados apenas por naturais da terra.

Os moradores do termo da Cidade de Olinda, e Povo dela me representaram as injustiças, que lha faziam meus Ministros, impedindo aos Oficiais da Câmara fazerem as Eleições na forma da Ordenação e Lei, obrigando-os a elegerem nos cargos honrosos da República a homens mercadores, que não eram naturais da terra, nem tinham a qualidade, que se requeria para os ditos cargos, devendo ser provido em pessoas nobres, e que serviram na guerra, de que resultava grande sentimento a esse Povo.⁵⁴

⁵⁰ Mello, *A fronda dos Mazombos*, p. 147.

⁵¹ SCHWARTZ, *Segredos Internos*, p. 224.

⁵² BICALHO, Maria Fernanda. As câmaras ultramarinas e o governo do Império. In: BICALHO, Maria Fernanda B.; FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (org). *O Antigo Regime nos trópicos : a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 207-219.

⁵³ MELLO, José Antonio Gonsalves, Nobres e Mascates, p.120.

⁵⁴ Sobre os Senhores Governadores se não intrometerem nas eleições das Câmaras. Lisboa, 7 de fevereiro de 1691. *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, p. 375.

Na verdade, a nobreza da terra cobrava da Coroa portuguesa exclusividade nos privilégios e cargos políticos, e alegava que seus antepassados expulsaram os holandeses da Capitania de Pernambuco e devolveram-na ao rei de Portugal. Contudo, a ela começou a perder este apoio em inícios do século XVIII, pois em 1705, os mercadores de Recife receberam autorização do rei para ocuparem cargos na Câmara de Vereadores em Olinda. Porém, esta permissão tinha uma condição, qual seja, a de que o mercador não trabalhasse em loja aberta, exercendo ofícios mecânicos como medir e pesar mercadorias. Apenas os chamados "negociantes de grosso trato", ou seja, os que comercializavam grandes volumes de mercadorias, poderiam se candidatar aos cargos públicos.⁵⁵

Portanto, a força política dos mascates aumentou, principalmente, por causa do apoio dos funcionários da coroa estabelecidos na vila do Recife. Nascidos no Reino, mercadores e burocratas aproximavam-se pela identificação cultural e por conta de negócios em comum que passaram a firmar. Esta aproximação fortaleceu os mercadores do Recife politicamente. As relações estabelecidas entre homens de negócio e autoridades portuguesas eram fundamentais para a promoção dos negócios durante o Antigo Regime.⁵⁶

Destituída de poder econômico e ameaçada de perder sua hegemonia política a nobreza se ressentia e hostilizava os mercadores reinóis e seus descendentes, chamando-os pejorativamente de mascates. Estes, por sua vez, se sentiam prejudicados pela Câmara de Olinda que muitas vezes tomava medidas para prejudicar os moradores do Recife, como a proibição de procissões sem a autorização da Câmara.⁵⁷

Na tentativa de apaziguar estes desentendimentos a Coroa autorizou a instalação da vila do Recife em 1710. Porém, a autorização acirrou ainda mais o conflito entre nobres e mascates. A notícia foi recebida pela nobreza da terra como uma afronta, o que acabou por resultar na fuga do Governador da Capitania de Pernambuco, Sebastião de Castro e Caldas, para Bahia e na eclosão de uma guerra civil envolvendo os moradores

⁵⁵ MELLO, Evaldo Cabral. *O nome e o sangue: uma fraude genealógica no Pernambuco colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 29.

⁵⁶ Mello, Evaldo Cabral, *A fronda dos Mazombos*, p. 211 ; FRAGOSO, João e GOUVÊA. Maria de Fátima, *op. Cit.*, p. 27.

⁵⁷ SANTOS, Manuel dos. *Calamidades de Pernambuco*. Recife: FUNDARPE/ Governo de Pernambuco/Diretoria de Assuntos Culturais, 1986. p. 20.

de Olinda e Recife, a qual se estendeu entre os anos de 1710 e 1712, e ficou conhecida como Guerra dos Mascates.⁵⁸

Como vimos na seção anterior os negociantes de escravos do Recife preferiam comercializar com os mercadores das minas e do Rio de Janeiro, ao invés de empreender negócios com os senhores de engenho. Isto ocorria não apenas porque os mineradores podiam pagar preços mais elevados e em ouro, mas também em decorrência da rivalidade que existia com a nobreza da terra. Estes desentendimentos entre os senhores de engenho e mascates configuraram as relações sociais em Pernambuco do século XVIII. A distância entre os dois grupos sociais enfraqueceu os pernambucanos frente às medidas da Coroa portuguesa, principalmente na formação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, como será tratado posteriormente. No entanto resta saber: quem eram estes mercadores? Que atividades mercantis exerciam?

No início do século XVIII, os homens de negócio do Recife eram poucos, cerca de 50 pessoas, mas compunham uma camada social poderosa economicamente.⁵⁹ Eram homens originários de camadas populares, como pequenos artesãos e agricultores, nascidos na sua maioria no norte de Portugal. Desembarcavam no Recife e começavam a trabalhar na nova terra prestando serviços para a Coroa ou conduzindo pequenos negócios. Levavam até as casas-grandes dos engenhos diversos tipos de mercadorias, desde gêneros alimentícios até tecidos e jóias. Quando acumulavam recursos suficientes abriam uma loja no Recife, quando ascendiam à categoria de "mercador de sobrado".⁶⁰ Estes homens freqüentemente diversificavam seus negócios. Eram proprietários ou sócios de embarcações de cabotagem e de comércio com a África; exploravam trapiches e armazéns; possuíam engenhos, muitas vezes obtidos na execução de dívidas de seus antigos proprietários; possuíam fazendas de gado; arrematavam contratos sobre tributos reais; assumiam cargos administrativos e militares.

Um bom exemplo de imigrante do Reino que enriqueceu em Pernambuco foi Antônio Fernandes de Matos, nascido na freguesia de São Julião da vila de Moreira do Lima, na região do Minho, por volta de 1640. Não se conhece a data de seu desembarque no Recife, mas sabe-se que começou exercendo a profissão de mestre pedreiro, atividade que nunca deixou de realizar mesmo depois de ter enriquecido. Como outros reinóis, Fernandes de Matos investiu em diversos negócios: foi criador de

⁵⁸ *Idem*, p. 122.

⁵⁹ MELLO, José Antonio Gonsalves, Nobres e Mascates, pp. 119-120.

⁶⁰ GUERRA, *op. Cit.*, p. 48.

gado, contratador da cobrança de impostos e Capitão da Fortaleza Nossa Senhora de Madre e Deus, que ele mesmo financiou e construiu. Era também um comerciante de “grosso trato”, isto é, negociava fazendas, açúcar, tabaco, bem como escravos. Além disso, emprestava dinheiro a juros, além de ter algumas embarcações utilizadas no comércio com a África. O inventário realizado após seu falecimento em 1701 mostra que possuía muitos imóveis na vila do Recife e um total de 98 cativos, quantidade significativa de escravos para o início do século XVIII.⁶¹

Outro exemplo de mercador que imigrou para o Recife e tornou-se um "homem de grosso trato" foi José Vaz Salgado, o qual era nascido em São Romão de Arões, em 1697. Por volta de 1749, Vaz Salgado era proprietário de pelo menos cinco embarcações empregadas no comércio de escravos e no transporte de açúcar.⁶² Também arrematou diversos contratos reais. Em 1733 comprou no mesmo leilão o *Contrato para a cobrança dos direitos dos escravos que vêm da Costa da Mina* e direitos de arrecadação de tributos régios na Feitoria de Ajudá.⁶³ Em 1736 arrematou os contratos do subsídio do tabaco e do açúcar. Nesta mesma negociação passou para outra pessoa o *Contrato da saída da geribita*.⁶⁴ Em relação às funções militares, Vaz Salgado obteve a patente de Coronel das Ordenanças em 1739 e de Capitão da Infantaria do Regimento de Recife em 1759, sendo esta a última informação que conseguimos sobre ele.⁶⁵ Este mercador também foi Irmão da primeira condição da Misericórdia do Recife em 1738, Juiz da Irmandade do Sacramento da Matriz do Corpo Santo do Recife de 1744 até 1756, e Juiz da Irmandade do Livramento do Recife entre 1759 e 1760. Além disso, foi registrado como Familiar do Santo Ofício em 1739.⁶⁶ Portanto, foi um homem com prestígio na cidade do Recife.

Como se pode observar com os casos de Fernandes de Matos e Vaz Salgado, os moradores do Recife criaram seus próprios espaços sociais, independentes de Olinda.

⁶¹ MELLO, José Antonio Gonsalves, *Um mascate e o Recife*, 1981, p. 22.

⁶² MELLO, José Antonio Gonsalves, Nobres e Mascates, p.197 ; Há no Porto da Villa do Reciffe os Navios e Embarcações seguintes. Recife, 1749, *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, p. 431.

⁶³ Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. João V, informando ter posto em praça para arrematação os contratos dos escravos que vêm da Costa da Mina, o que se paga para a feitoria de Ajudá e os que vão para as Minas. A.H.U.-PE, caixa 44, documento 3984, Recife, 2 de junho de 1733.

⁶⁴ Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. João V, remetendo letras vindas de Angola e propinas dos ministros do Conselho Ultramarino, relativas aos contratos arrematados dos subsídios da carne, do açúcar, da saída de escravos para as Minas e do subsídio da aguardente remetido para Angola. A.H.U. - PE, caixa 52, documento 4538, Recife, 5 de abril de 1738.

⁶⁵ Requerimento do capitão de Infantaria do Regimento do Recife, José Vaz Salgado, ao rei D. José I, pedindo confirmação de carta patente. A.H.U. -PE, caixa 91, documento 7297, Recife, 3 de julho de 1759.

⁶⁶ MELLO, José Antonio Gonsalves, Nobres e mascates na Câmara do Recife, p. 197.

Além disso, os que participavam dos negócios mais "avultados" também conseguiam uma certa distinção possível nos quadros da América portuguesa, além de ingressar em cargos na câmara de vereadores e ascender a hierarquias mais elevadas das irmandades e Misericórdia do Recife. Portanto, os comerciantes de escravos, pelos elevados lucros que este negócio gerava, ingressaram, mesmo depois de uma guerra civil, na elite social da sociedade colonial pernambucana. Fato que agravou a animosidade entre mercadores e senhores de engenho.

D) *Etapas do tráfico*

Os luso-brasileiros eram os principais financiadores das viagens para a África e os principais produtores das mercadorias utilizadas nas trocas por cativos, sendo a participação da metrópole limitada a demandar e controlar os tributos reais, já que até a cobrança direta era vendida para particulares. Apesar de comercializarem com holandeses, franceses e ingleses, este não deixava de ser um negócio essencialmente luso-brasileiro. O historiador Manolo Florentino caracterizou este comércio como um empreendimento afro-americano, ou seja, um negócio realizado quase que exclusivamente entre luso-brasileiros e soberanos africanos ou seus representantes.⁶⁷ Baseados nesta premissa, será analisado nesta seção o processo pelo qual os negociantes pernambucanos realizavam a compra de cativos na África Ocidental.

O comerciante interessado em mandar uma embarcação para a costa africana deveria obter uma licença da Coroa. Além da licença, a Coroa portuguesa determinou, ainda na primeira metade do século XVIII, que os mercadores donos de embarcações empregadas no comércio de escravos com a África deveriam ter alguns cativos cultivando mandioca. Em 1725, ordenava-se ao Governador da Capitania de Pernambuco Manoel Rollim de Moura os seguintes procedimentos:

[...] atendendo ao prejuízo que causava aos meus vassallos do Estado do Brasil a carestia dos mantimentos [...] das muitas e continuadas embarcações que vão para a Costa da Mina do negocio dos escravos, fora servido mandar promulgar uma lei que todas as pessoas que mandassem as tais embarcações tivessem escravos, plantando mandioca, em tal forma que houvesse farinhas para eles e para o povo [...]⁶⁸

⁶⁷ FLORENTINO, *op. Cit.*, p. 209.

⁶⁸ Carta do Governador da capitania de Pernambuco, D. Manoel Rolim de Moura, ao rei D. João V, sobre a aplicação da lei que obriga as pessoas que enviarem embarcações para a Costa da Mina a ter escravos efetivos no cultivo da farinha de mandioca. A. H.U. - PE, cx. 31, doc. 2864, Recife, 24 de julho 1725.

Tal procedimento tinha a intenção de impedir a falta de alimentos para a população, uma vez que parte da produção de farinha de mandioca estava sendo destinada às embarcações que seguiriam para a África. Ao mesmo tempo pretendia aumentar a quantidade de mantimentos que serviriam de alimentos aos cativos transportados. Além da farinha de mandioca, as embarcações que seguiam para a Costa da Mina levavam outros gêneros como feijão, carne seca, arroz e vinagre.⁶⁹ A Coroa sempre procurou estabelecer leis para que os navios negreiros transportassem os cativos da maneira a preservar vivos o maior número possível. Por isso, antes de receberem as licenças para navegarem para a África, as embarcações eram inspecionadas para se verificar se atuavam de acordo com a sua arqueação. Em 1684, a Coroa decretou uma lei na qual todos os navios que comercializassem nos portos africanos deveriam ser inspecionados pelo Provedor Mor da Fazenda ou seu assistente. Estes deveriam determinar quantos escravos as embarcações estavam capacitadas a transportar e qual a quantidade de água e mantimentos que deveria ser transportados.⁷⁰

Em 1758, a pedido de Tomé Joaquim da Costa Corte Real, Secretário da Marinha e Ultramar, o Governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, enviou um relatório informando o nome das embarcações empregadas no comércio de escravos, seus proprietários, suas medidas de comprimento, largura, equipamentos, tamanho dos porões e capacidade máxima de cativos que poderiam transportar, entre outras informações. Segundo este Governador era importante realizar este levantamento, uma vez que se fazia imprescindível conhecer:

[...]o número de escravos que pode trazer sem opressão e perigo cada tonelada de coberta ou das pontes naquelas embarcações que as tivessem sorte, tenham o espaço necessário para se moverem sem aperto e o ar preciso para respirarem com a liberdade e desafogo, que é indispensavelmente necessários para a conservação da vida humana e ultimamente as copias de todas as leis e ordens que até o presente se tem expedido para este governo.⁷¹

Caso trouxessem escravos acima da arqueação os mercadores pagariam multas de dois mil cruzados, o dobro do valor dos escravos, e teriam suspensas as licenças para

⁶⁹ Relação das despesas com tabaco, aguardente, praças e direitos a serem pagos na ilha do Príncipe e de que um navio negreiro necessita para ir a Costa da Mina traficar escravos. A H.U. - PE, cx. 82, doc. 6867, Recife, 1756.

⁷⁰ São obrigados a fazer observar a Lei seguinte a respeito dos navios que navegam para Angola - sobre a arqueação. Lisboa, 18 de março de 1684. *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*. pp. 206-207.

⁷¹ Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco. A. H.U. - PE, cx. 87 doc. 7129, Recife, 12 de novembro de 1758.

comercializarem na África. Por sua vez, o fiscal que permitisse a navegação de alguma embarcação fora da sua arqueação seria degredado para o Estado da Índia.⁷² A intenção da Coroa era evitar prejuízos desnecessários tanto para seus cofres, quanto para os comerciantes.

Mesmo com estas duras punições, as arqueações estabelecidas nem sempre eram cumpridas. Em 1758, Felix Garcia era proprietário da corveta *Nossa Senhora dos Remédios*, arqueada para transportar 357 cativos. Porém, nos registros de Luanda consta que embarcou 439 pessoas. Não há registros de ter sofrido alguma penalidade.⁷³ Por outro lado, alguns comerciantes foram punidos por transportar cativos além do que estavam autorizados, como foi o caso de Marcos Gomes da Silva, capitão de uma embarcação que trouxe uma quantidade de escravos acima da sua arqueação. Por isso suspenderam sua licença de navegação para a Costa da Mina, além de pagar multa de cem mil réis. Em 1725, este comerciante escreveu ao Conselho Ultramarino pedindo para que seu caso fosse concluído, e que pudesse voltar aos seus negócios o mais rápido possível, pois seu processo estava parado há mais de dois anos.⁷⁴ Foi suspenso, mas não sofreu degredo, demonstrando que a lei sobre as arqueações não era tão rigorosa e que deveriam ocorrer casos em que os navios traziam cativos acima da sua arqueação.

Após obterem as licenças, os comerciantes precisavam das mercadorias de troca. Como tratamos anteriormente, o tabaco era a mercadoria mais importante utilizada no "pacote" para a compra de escravos na Costa da Mina. Os negociantes do Recife compravam tabaco dos lavradores da sua Capitania e pagavam a taxa régia de 240 réis por rolo aos Contratadores dos direitos do tabaco. Em seguida, os rolos de fumo adquiridos seguiam para os armazéns próximos do porto onde aguardavam o embarque

⁷² São obrigados a fazer observar a Lei seguinte a respeito dos navios que navegam para Angola - sobre a arqueação. Lisboa, 18 de março de 1684. *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, p. 210.

⁷³ Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco. A.H.U.- PE, caixa 87, documento 7129, Recife, 12 de novembro de 1758 ; ELTIS, David. Eltis; BEHRENDT, Stephen D.; RICHARDSON, David; KLEIN, Herbert S. *The Transatlantic Slave Trade*. A Database on CD-Rom. Cambridge University Press, 1999.

⁷⁴ Requerimento do capitão do navio São Jorge e Almas, Marcos Gomes da Silva, ao rei D. João V, pedindo reforma do tempo para aguardar as diligências resultantes de sua infração por ter trazido escravos da Costa da Mina além do disposto em seu alvará de arqueação. A. H.U. - PE, cx.32, doc. 2979, Recife, 17 de setembro de 1725.

para Costa da Mina.⁷⁵ Como o fumo não era bem aceito em Angola, as embarcações que seguiriam para esta região eram abastecidos com aguardente e tecidos da Índia.⁷⁶

Algumas vezes a mesma embarcação poderia em determinado ano seguir para Angola e no ano seguinte viajar para a Costa da Mina, como podemos observar nos negócios de José de Freitas Sacoto e Felix Garcia. Este último aparece nos registros de Angola como capitão da galera *Aleluia Ressurreição e Almas* que comprou cativos em Luanda em 1724. Esta embarcação pertencia a José de Freitas Sacoto. Muito provavelmente Felix Garcia participava como sócio de Freitas Sacoto nesta viagem para a aquisição de cativos. Há registros de que esta mesma galera passou pelo porto de Luanda em 1725 e 1748, comandada por outros capitães.⁷⁷ No entanto, a galera *Aleluia e Ressurreição e Almas* que, como vimos, esteve em Luanda, apareceu em outro documento, datado de 1749, sendo requisitada para navegar para a Costa da Mina.⁷⁸ Pode-se concluir que nem sempre havia um porto fixo para a aquisição de cativos, quando se considera um navio em particular.

Quando chegavam à África os mercadores de Pernambuco pagavam com tabaco, aguardente e ouro aos intérpretes africanos chamados "línguas", e aos funcionários holandeses no Castelo de São Jorge da Mina. Portanto, os luso-brasileiros não deixavam apenas 10% do tabaco que transportavam. O ouro e a cachaça também eram importantes para conseguir permissão para comercializar nos portos desta região. Também deixavam estas mercadorias com funcionários portugueses da fortaleza e mercadores africanos do porto de Ajudá.⁷⁹ Após aportarem nesta feitoria o tabaco era levado por canoa até a terra firme e trocado por escravos com mercadores africanos e representantes dos reis de Ajudá e do Daomé. Os pernambucanos negociavam com os representantes do rei do Daomé desde 1727, quando este invadiu o reino de Ajudá.⁸⁰ Após comprar cativos no porto de Ajudá e pagar os devidos tributos aos chefes

⁷⁵ Requerimento de José de Torres, por seu procurador, ao rei D. João V, pedindo restituição imediata do valor devido por José Vaz Salgado, referente ao donativo da entrega da carga de escravos da Costa da Mina. A. H.U. - PE, cx. 46, doc. 4132, Recife, 23 de março de 1734.

⁷⁶ FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do comércio intracolônial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII). In: FRAGOSO, J., BICALHO, M.F., COUVÊIA, M.F. *O antigo regime nos trópicos : A dinâmica imperial portuguesa* (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. pp. 345 e 346.

⁷⁷ ELTIS, BEHRENDT, RICHARDSON, KLEIN. *The Transatlantic Slave Trade*.

⁷⁸ Requerimento do negociante José de Freitas Sacoto ao rei D. João V, pedindo licença para remeter anualmente uma galera para Costa da Mina. A.H.U. - PE, caixa 69, documento 5871, Recife, 16 de outubro de 1749.

⁷⁹ Relação das despesas com tabaco, aguardente, praças e direitos a serem pagos na ilha do Príncipe e de que um navio negreiro necessita para ir a Costa da Mina traficar escravos. A. H.U. - PE, cx. 82, doc. 6867, Recife, 1756.

⁸⁰ VERGER, *Fluxo e Refluxo do tráfico*, pp. 133-140.

africanos locais e aos representantes da Coroa portuguesa, os navios normalmente seguiam algumas léguas em direção à costa leste da África Ocidental, próximo ao Reino do Benim, onde os mercadores africanos subiam à bordo dos navios para venderem mais alguns escravos.⁸¹

No que diz respeito aos impostos, os capitães que comprassem escravos nos portos da Costa da Mina deveriam pagar a taxa de 10 tostões por escravo na Feitoria de Ajudá. Além disso, poderiam pagar o direito de 3.500 réis por cada cativo em São Tomé ou ilha do Príncipe. Alguns navios pagavam este direito de 3.500 réis nestas ilhas, e outros pagavam nos portos americanos. Uma carta enviada pelo Provedor Mor da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao Conselho Ultramarino, em 1725, mostrou que nem sempre este direito era pago em São Tomé ou ilha do Príncipe. Mas caso ele não fosse pago ficava registrado nos documentos da viagem que sua cobrança devia ser feita em Pernambuco. Diz esta carta que:

No primeiro dia do mês de Abril de mil setecentos e vinte e quatro anos deu entrada nesta Alfândega a Vila do Recife o Navio por invocação Nossa Senhora da boa morte e todos os Santos de nação Portuguesa de que era Capitão Manoel Souza Santiago vindo da Costa da Mina para donde havia despachado por esta dita Alfândega e trouxe trezentos e cinquenta e oito escravos dos quais não pagou os direitos [...] na Alfândega da Ilha de Santo Tomé como constou o [...] ditas Alfândegas.⁸²

Entretanto, outras embarcações pagavam nestas ilhas, como demonstrou uma outra correspondência enviada pelo mesmo Provedor em 1731, relatando todas as embarcações que despacharam na Alfândega do Recife entre 1722 e 1732 e o valor dos tributos arrecadados. Segundo João do Rego Barros, Provedor da Fazenda Real de Pernambuco:

Em 1728 entraram 10 Navios e neles 2.803 escravos e destes 795 pagarão 3.500 réis e os mais em São Tomé e os ditos importam 7782\$500 e os ditos 2.803 escravos a [...] para Ajudá importam 28.030 réis.⁸³

⁸¹ Relação das despesas com tabaco, aguardente, praças e direitos a serem pagos na ilha do Príncipe e de que um navio negreiro necessita para ir a Costa da Mina traficar escravos. A. H.U. - PE, cx. 82, doc. 6867, Recife, 1756.

⁸² Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. João V remetendo relação do rendimento do direito dos escravos vindos da Costa da Mina, assim como dos navios e embarcações. A.H.U. - PE, cx. 31, doc. 2865, Recife, 25 de julho de 1725.

⁸³ Carta ao rei D. João V, sobre os motivos da ruína dos povos e comércio da capitania de Pernambuco, sugerindo algumas soluções para o aumento do comércio, da produção, do tráfico negreiro para com o Brasil, enviando parecer acerca da extração de ouro e diamantes. A. H.U. - PE, cx. 42, doc. 3767, Lisboa, 28 de outubro de 1731.

Como já se disse, o valor de 3.500 réis deveria ser pago quando os escravos desembarcavam no Recife. No caso acima, alguns navios pagaram em São Tomé, ao passo que outros pagaram diretamente à Alfândega do Recife. No ano de 1739, o *Contrato dos direitos dos escravos que chegam da Costa da Mina* não foi arrematado por nenhum comerciante de Pernambuco porque a maior parte dos mercadores preferiam pagar o tributo de 3.500 réis em São Tomé ou na ilha do Príncipe.⁸⁴

Depois de deixarem a costa africana, os mercadores levavam os escravos diretamente para o Recife ou para o porto do Rio de Janeiro. Segundo um documento enviado à Coroa, em 1756, estimava-se que uma embarcação transportando 3.000 rolos de tabaco e 3.000 âncoras de cachaça, conseguiria adquirir 600 cativos nos portos da Costa da Mina. No caso relatado 8% deles morreram durante a viagem. Sobreviveram então, cerca de 552 escravos, os quais foram vendidos na América portuguesa. A maior parte, 368 africanos, foi comercializada na praça do Rio de Janeiro por 110\$000 réis cada escravo. Para os senhores de engenhos pernambucanos foram vendidos 184 cativos por 70\$000 réis cada. Isso perfazia um ganho, nesse caso, equivalente a 53 contos de réis. Em Pernambuco obtinham um ganho bruto de quase 13 contos de réis, ao passo que com os cativos vendidos no Rio de Janeiro os pernambucanos chegavam a lucrar até 40 contos de réis. Logicamente, era mais vantajoso vender para os negociantes do Rio de Janeiro. Antes de vendê-los no Rio de Janeiro e no Recife os Capitães dos navios gastavam ainda 195 réis para marcar cada cativo nas Alfândegas, e ainda mais 200 réis por cada tanga entregue para os escravos no desembarque.⁸⁵

Eventualmente os pernambucanos vendiam os escravos na Bahia. Este foi o caso do comerciante José de Torres, que, em 1733, comprou tabaco em Pernambuco e seguiu para a Costa da Mina com três embarcações. Duas foram vender escravos na Bahia, a terceira no Rio de Janeiro.⁸⁶ Caso os escravos fossem levados para as minas por mar, ou seja, ao Rio de Janeiro, deveriam pagar ao Contratador dos direitos dos escravos que saem de Pernambuco o valor de 4.500 réis de tributos. Caso partissem por terra pagariam 9.000 réis por cabeça, tal como vimos anteriormente.

⁸⁴ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João, sobre a arrematação do contrato do direito dos escravos que vem da Costa da Mina para capitania de Pernambuco. A H.U. - PE, caixa 53, documento 4656, Lisboa, 21 de abril de 1739.

⁸⁵ Relação das despesas com tabaco, aguardente, praças e direitos a serem pagos na ilha do Príncipe e de que um navio negroiro necessita para ir a Costa da Mina traficar escravos. A. H.U. - PE, cx. 82, doc. 6867, Recife, 1756.

⁸⁶ Requerimento de José de Torres, por seu procurador, ao rei Dom João V, pedindo restituição imediata do valor devido por José Vaz Salgado, referente ao donativo da entrega da carga de escravos da Costa da Mina. A H.U. - PE, cx. 46, doc. 4132, Recife, 23 de março de 1734.

Apesar das enormes despesas, principalmente com tributos reais, o lucro com o comércio de escravos era garantido, não apenas para as lavouras de açúcar, mas, sobretudo, para as minas do Rio de Janeiro. Os dados apresentados no próximo capítulo mostram o rápido crescimento do comércio com a Costa da Mina durante as primeiras décadas do século XVIII, bem como seu vertiginoso declínio a partir de 1730.

CAPÍTULO 3 - COMÉRCIO EM MUDANÇA

A) Fornecimento de “minas” para a América portuguesa

Algumas pesquisas publicadas no Brasil tornou conhecido dos historiadores o grande número de seres humanos da África Ocidental desembarcados como escravos na Capitania Bahia no decorrer dos séculos XVIII e XIX. Entre elas destacaram-se os trabalhos de Pierre Verger, João José Reis e Stuart Schwartz. Por sua vez, a pesquisa de Mariza de Carvalho Soares, revelou a existência de um elevado número de "negros minas" vivendo no Rio de Janeiro durante as primeiras décadas do século XVIII. Já para o historiador Manolo Florentino, que focou seu trabalho nas relações comerciais entre Angola e o Rio de Janeiro, os desembarques de escravos da Costa da Mina no porto fluminense foram suplantados pelos da região do Congo-angola a partir da década de 1730.¹ Com base na documentação do Arquivo Histórico Ultramarino referente à Capitania de Pernambuco pode-se afirmar que além das Capitanias da Bahia e do Rio de Janeiro, a de Pernambuco também recebeu um número significativo de escravos da costa ocidental durante as primeiras décadas do século XVIII. Talvez seja possível afirmar que os três principais portos da América portuguesa, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, receberam uma grande quantidade de “negros minas” por estes anos, e que a maior parte dos escravos africanos vivendo no Estado do Brasil durante as três primeiras décadas do século XVIII fossem oriundos dos portos da Costa da Mina. Contudo, a partir de 1730, o desembarque de cativos desta região começou a declinar, tanto no caso do Rio de Janeiro como de Pernambuco. Ao mesmo tempo, teve início o desembarque de um número maior de africanos vindo dos portos angolanos nestas Capitanias. Isto pode ser observado na tabela formulada por Maurício Goulart:

¹ VERGER, *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos* ; SCHWARTZ, *Segredos Internos* ; SOARES, *Devotos da cor* ; FLORENTINO, *Em costas negras*.

Estimativa sobre os escravos importados para o Brasil entre 1701-1810

Década	Costa da Mina	Angola	Total
1701-10	83.700	70.000	153.700
1711-20	83.700	55.300	139.000
1721-30	79.200	67.100	146.300
1731-40	56.800	109.300	166.100
1741-50	55.000	130.100	185.100
1751-60	45.900	123.500	169.400
1761-70	38.700	125.900	164.600
1771-80	29.800	131.500	161.300
1781-90	24.200	153.900	178.100
1791-1800	53.600	168.000	221.600
1801-1810	54.900	151.300	206.200

Fonte: GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1975. pp.203-208 ; CURTIN, Philip. *The Atlantic Slave Trade: a census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969. p.207.

Estes dados revelam que durante os trinta primeiros anos do século XVIII desembarcaram nos principais portos da América portuguesa cerca de 8.220 “negros minas” por ano, enquanto que dos portos de Angola vieram cerca 6.413 cativos anualmente. Isto indica que os comerciantes luso-brasileiros, principalmente baianos e pernambucanos, comercializavam com mais frequência nos portos da Costa da Mina. É importante salientar que Goulart não levou em conta a quantidade de cativos que entraram de forma ilegal e que, portanto, contabilizou apenas os escravos registrados nos livros das Alfândegas. Contudo, apesar de não representar a quantidade total de escravos desembarcados no Estado do Brasil, esta proporção deve ser mantida, pois a maior parte dos comerciantes luso-brasileiros realmente dirigia-se aos portos da Costa da Mina durante as primeiras décadas do século XVIII e isto ocorreu por uma série de razões.

Em primeiro lugar, o Reino de Angola sofria com a epidemia de varíola desde a década de 1680 e ela ainda não havia sido totalmente controlada no início do XVIII.² Com efeito, havia uma grande preocupação dos comerciantes e autoridades luso-brasileiras em evitar o transporte de escravos doentes. Para estes sujeitos, os cativos não resistiriam à viagem, fato que causaria grande prejuízo. Também, acreditavam que o desembarque de africanos doentes poderia contaminar as populações das regiões

² MILLER, Joseph C. A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII. In : PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio Sombra (org.). *Angola e Brasil : Nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. pp. 16 e 17.

americanas onde desembarcassem. O receio de uma epidemia de varíola tinha fundamento, pois na mesma época em que esta doença vitimou os povos do Reino de Angola, ocorreu uma epidemia em Olinda e Recife com centenas de vítimas.³ Em segundo lugar, durante as últimas décadas do século XVII, as viagens para a aquisição de escravos entre Pernambuco e os portos de Angola duravam mais tempo do que as viagens até a Costa da Mina.⁴ As negociações eram mais rápidas nesta região porque o comércio no porto de Luanda era controlado pelos Governadores, os quais cobravam caro pelos mantimentos necessários para a viagem de retorno à América. Além disso, utilizavam seu poder para facilitar a compra de determinados comerciantes com quem tinham se associado no negócio de escravos e dificultavam o comércio para os demais.⁵

Outra importante razão para os mercadores pernambucanos e baianos se afastarem do comércio angolano no início do século XVIII foi o elevado aumento no preço dos cativos nesta região em decorrência do surto minerador. Segundo Roquinaldo Ferreira, após o descobrimento das minas de ouro no Centro-Sul da América portuguesa, os negociantes de escravos precisavam de uma grande quantidade deste metal para comprar cativos na África Centro-Occidental. A entrada de tanto ouro em Luanda elevou significativamente o preço dos cativos e afastou os mercadores da Bahia e Pernambuco de Angola, pois os Governadores preferiam vender para os comerciantes fluminenses que podiam pagar preços mais elevados e com ouro em pó.⁶

Por fim, os mercadores da Bahia e de Pernambuco preferiam comprar cativos na Costa da Mina porque podiam utilizar na troca o tabaco de terceira qualidade produzido em suas respectivas Capitánias. Como se tratou no capítulo anterior, esta qualidade de fumo era bastante apreciada pelos habitantes da África Ocidental e o custo deste produto para os comerciantes era baixo. Além do mais, o grande número de negociantes de nações européias, principalmente ingleses e franceses, aumentou a oferta de escravos nos portos da Costa da Mina. Em suma, pelas razões apresentadas, os homens de

³ Escrito do Secretário de Estado, Pedro Sanches Farinha ao Presidente do Conselho Ultramarino, conde de Val de Reis, Nuno de Mendonça, sobre o envio de umas cartas que chegaram da capitania de Pernambuco, referente as epidemias que se alastraram por lá. A.H.U. - PE, caixa 18, documento 1418, Lisboa, 31 de maio de 1687.

⁴ Carta do Superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco, João Fernandes Vieira, ao príncipe regente, D. Pedro, sobre as dificuldades enfrentadas pelos armadores que efetuam o transporte dos escravos da Costa da Mina para Pernambuco, no que diz respeito ao pagamento dos impostos na Ilha de São Tomé, e ainda à cunhagem de moeda na dita capitania. A.H.U. - PE, caixa 11, documento 1048, Pernambuco, 16 de julho de 1677

⁵ FERREIRA, Roquinaldo. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial control in Angola, 1650-1800*. (PHD dissertation) UCLA, 2003. p. 51.

⁶ FERREIRA, *Transforming Atlantic Slaving*, p. 86.

negócio da Bahia e de Pernambuco, e alguns fluminenses, preferiam se dirigir prioritariamente aos portos da Costa da Mina durante as três primeiras décadas do século XVIII.

Por outro lado, segundo os dados apresentados por Goulart, entre os anos de 1730 e 1760 desembarcaram 5.256 escravos por ano eram provenientes dos portos da África Ocidental, enquanto que da região Centro-Ocidental da África vieram 12.096 cativos. Nota-se um aumento considerável nos negócios com os portos desta última região depois da década de 1730, ao mesmo tempo uma redução no comércio com a Costa da Mina. A tabela também mostra que ao aproximar-se o século XIX, os negócios no Reino de Angola cresceram rapidamente, pois entre os anos de 1760 e 1790 desembarcaram nos portos do Estado do Brasil anualmente 13.710 angolanos, enquanto que a vinda de escravos da Costa da Mina diminui significativamente, para cerca de 3.090 africanos por ano. Portanto, se no início do século XVIII a principal região para aquisição de cativos para o Estado do Brasil era a África Ocidental, no final deste mesmo século os mercadores luso-brasileiros se dirigiam preferencialmente para os portos da África Centro-Ocidental.

Contribuiu para isto a preferência dos mercadores fluminenses e pernambucanos pelos portos de Angola. Desde a primeira metade do século XVII, como vimos, muitos comerciantes fluminenses compravam escravos em Angola para vendê-los no Rio da Prata. Desta região, os escravos seguiriam para as minas de prata do Planalto Andino onde seriam trocados por este valioso metal. Este comércio entre Angola, Rio de Janeiro e Buenos Aires era tão importante para os mercadores do Rio de Janeiro que quando os flamengos invadiram Angola, foram os mercadores fluminenses os primeiros a reivindicarem junto à Coroa portuguesa a libertação desta região africana, como também já foi observado.⁷ Já as relações comerciais entre os fluminenses e os Governadores de Angola foram estreitados por conta do surto minerador, como também se tratou anteriormente. Por sua vez, os mercadores pernambucanos começaram a abandonar os portos da Costa da Mina e adquirir cativos em Angola a partir de 1730 por conta de medidas promovidas pelas autoridades de Lisboa, assunto que será analisado com detalhes mais adiante. Porém, ao contrário do que se processou com os comerciantes do Rio de Janeiro e de Pernambuco, os negócios dos mercadores baianos nos portos da África ocidental aumentaram a partir desta época. Esta preferência

⁷ BOXER, *Salvador de Sá*, p. 295 ; ALENCASTRO, *O trato dos Viventes*, p 110.

ocorreu por causa do aumento da produção de tabaco de terceira qualidade nesta Capitania. Um fator importante para a predominância dos mercadores da Bahia na Costa da Mina foi a união dos comerciantes e senhores de engenho da Bahia. Esta articulação de interesses ajudou-os a resistir às imposições da Coroa portuguesa para limitar o comércio de escravos entre os principais portos do Estado do Brasil, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, e a Costa da Mina. Os baianos resistiram a pressão de Lisboa para a formação de uma Companhia de Comércio que favorecesse os seus interesses dos mercadores do Reino e freasse o crescimento do comércio realizado pelos luso-brasileiros na costa africana, tal como ocorrerá mais tarde no caso de Pernambuco com a criação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, assunto que será tratado posteriormente com mais detalhes.⁸

As relações comerciais entre o Rio de Janeiro e o Reino de Angola foram estreitadas por causa da crescente demanda por mão de obra nas minas do Centro-Sul da América portuguesa, pois esta Capitania estava mais próxima das áreas mineradoras que as demais. Por conta do surto minerador houve um aumento de 50% no desembarque de escravos no Rio de Janeiro nas décadas de 1710 e 1720, entrando cerca de 15.000 escravos por ano neste porto. Segundo Manolo Florentino, apenas 20% destes africanos ficavam na cidade do Rio de Janeiro. Consequentemente, houve um estreitamento nas relações comerciais entre os mercadores fluminenses, os fornecedores de cativos angolanos, e os Governadores de Angola. Esta aproximação política proporcionou o desenvolvimento do comércio escravista fluminense.⁹

Pode-se concluir que a partir de 1730 aumentou a quantidade de cativos dos portos angolanos para o Estado do Brasil, como demonstrou Goulart, ao mesmo tempo em que cresceu o transporte destes cativos para a Capitania de Pernambuco, em detrimento do desembarque de “negros minas”. Porém, antes desta década a Costa da Mina foi fundamental para o abastecimento de africanos nos mercados luso-brasileiros, principalmente o de Pernambuco, como mostram os dados a seguir.

B – *Auge do comércio entre Pernambuco e Costa da Mina*

A intensa participação dos mercadores pernambucanos no comércio com a Costa da Mina pode ser confirmada pelas correspondências, regimentos e alvarás enviados

⁸ RIBEIRO JÚNIOR, Alguns aspectos do tráfico de escravos, p. 396.

⁹ FLORENTINO, *Em costas negras*, p. 37.

pela Coroa portuguesa à Capitania de Pernambuco durante as primeiras décadas do século XVIII. Estes documentos revelam o grande número de “negros minas” desembarcado no porto do Recife, principalmente na década de 1720. Por outro lado, esta mesma documentação apresentou os primeiros sinais de declínio na quantidade de escravos da Costa da Mina desembarcados em Pernambuco.

Antes de analisar os dados apresentados nas tabelas seguintes, faz-se necessário esclarecer as circunstâncias de produção das séries que dispomos. Em primeiro lugar, obtivemos informações sobre o desembarque de escravos da Costa da Mina em Pernambuco durante os anos de 1722 e 1731 graças a elaboração de longo documento a esse respeito por João do Rego Barros, Provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco, conforme solicitação do Conselho Ultramarino. As autoridades de Lisboa queriam informações detalhadas sobre o número de embarcações pernambucanas que atuavam na África Ocidental e verificar o valor dos tributos régios arrecadados, assim como o desembarque dos cativos desta região no porto do Recife. Com esta relação os conselheiros pretendiam avaliar melhor o comércio com a Costa da Mina para criar novas medidas a fim de controlá-lo mais intensamente.

Já o Governador José César de Meneses escreveu em julho de 1778 um extenso relatório sobre as conseqüências da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba na economia pernambucana a pedido do Secretário da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. No ano em que esta relação foi escrita, o principal articulador da Companhia, o Marquês de Pombal, havia sido afastado do poder, e por isso apareceram inúmeras reclamações sobre a corrupção e incompetência de seus administradores. Esta relação demonstrou a insatisfação dos senhores de engenho e mercadores pernambucanos com a atuação da Companhia, que fornecia tecidos e escravos a preços elevados, e pagava pouco pelo açúcar produzido na Capitania. A intenção de César de Meneses ao levantar o número de cativos desembarcados dezoito anos antes e ao longo dos dezoito anos de funcionamento da Companhia era demonstrar o quanto era deficitário o fornecimento de escravos. Por isso, apoiava a reivindicação dos pernambucanos pela extinção desta Companhia de Comércio.

Em 1732, o Provedor da Fazenda Real, João do Rego Barros, enviou à Coroa portuguesa uma carta relatando o valor total dos rendimentos régios recolhidos sobre os escravos vindos da Costa da Mina e o número total de escravos desta região desembarcados no porto do Recife entre os anos de 1722 e 1731. Nesta correspondência o Provedor informou os seguintes dados sobre este comércio:

**Relação dos escravos vindos da Costa da Mina e desembarcados
no porto do Recife entre os anos de 1722 e 1731:**

Ano	Número de embarcações	Número de escravos desembarcados
1722	10	1.957
1723	13	3.693
1724	10	2.505
1725	6	1.630
1726	11	2.733
1727	10	2.684
1728	10	2.803
1729	6	1.426
1730	8	1.910
1731	5	855
total	89	22.196

Fonte: Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei, D. João V, remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da Alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina, e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. A.H.U. - PE, cx. 42, doc. 3786, Recife, 16 de janeiro de 1732.

Percebe-se que o auge do comércio entre Pernambuco e os portos da Costa da Mina ocorreu no ano de 1723 quando 13 embarcações desembarcaram 3.693 cativos no porto do Recife, enquanto nos anos seguintes ocorreu uma pequena redução no número de embarcações provenientes da África Ocidental. Nos anos de 1725 e 1729, foram registrados a entrada neste porto de 6 embarcações vindas desta mesma região africana, mas o número de escravos continuou substancial. Durante os anos de 1722 e 1730, um total de 2.371 cativos desembarcou anualmente. Por outro lado, no ano de 1731 ocorreu uma sensível redução no desembarque de cativos da Costa da Mina em Pernambuco, pois entraram apenas 5 navios no porto do Recife com um total de 855 cativos. Nota-se uma redução de 64% entre a média dos nove anos anteriores e o ano de 1731. Estes dados revelam que o número de cativos da Costa da Mina desembarcados em Pernambuco foi bastante significativo durante a década de 1720, comparada a quantidade desembarcada em outros períodos em Pernambuco e em outras regiões da América portuguesa, como se tratará mais adiante.

A tabela anterior demonstra claramente a importância da Costa da Mina para o negócio escravista em Pernambuco durante os anos iniciais do século XVIII e a redução deste ao longo deste século, reafirmando a importância da Costa da Mina para o abastecimento de cativos em Pernambuco no início do século XVIII. Porém, por conta

das cartas de leis expedidas pela Coroa portuguesa a partir do ano de 1730, houve uma significativa redução no comércio com a África Ocidental.

Por sua vez, o historiador francês Jean Baptiste Nardi levantou os seguintes dados sobre o desembarque de “negros minas” na Capitania da Bahia entre os anos de 1722 e 1731:

Comércio entre a Costa da Mina e a Bahia:

Ano	Número de embarcações que partiram para a Costa da Mina	Número de escravos desembarcados na Capitania da Bahia
1722	28	4.401
1723	-	-
1724	22	4.622
1725	0	0
1726	15	3.046
1727	-	-
1728	21	5.484
1729	15	3.049
1730	18	4.335
1731	16	4.866
Total	135	29.803

Fonte: NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial* : lavoura, comércio e administração. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996. p.384.

Não há dúvida de que o número de escravos comercializados pelos mercadores da Bahia foi maior que os comercializados pelos pernambucanos e que a frota de navios dedicada ao comércio de escravos daquela Capitania era igualmente superior em número à frota pernambucana. Isto se deve a uma série de acontecimentos ocorridos em épocas anteriores que afetaram profundamente a economia e o comércio pernambucanos. Como se tratou no capítulo precedente, os engenhos da Capitania de Pernambuco foram destruídos no século XVII, primeiro com a invasão dos holandeses e depois com guerra de restauração (1645-1654). No início do século XVIII ocorreu o grave conflito entre mercadores e senhores de engenho na denominada Guerra dos Mascates (1710-1712). Portanto, nos princípios do século XVIII, Pernambuco não tinha tanta força econômica e política quanto a Bahia, que além de tudo era a capital do Estado do Brasil. Contudo, a despeito destes números, a quantidade de escravos desembarcados na década de 1720, foi em determinados anos, próxima ao número de escravos transportados para a Bahia no mesmo período, já que uma média de 2.371 escravos da Costa da Mina desembarcaram em Pernambuco entre os anos de 1722 e

1730, enquanto a média anual de “negros minas” na Capitania baiana foi de 3.725 indivíduos.

A quantidade de escravos desembarcados em Pernambuco na década de 1720 também pode ser considerada elevada se comparada com a quantidade desembarcada nesta mesma região durante a segunda metade deste século. Segundo documentos enviados por José César de Meneses, Governador da Capitania de Pernambuco (1774-1788), o comércio entre Pernambuco e Costa da Mina diminuiu consideravelmente, mas não foi extinto, como sugeriu a historiografia. Para facilitar a análise dos dados, incluímos nas tabelas a seguir, além dos números levantados por César de Meneses, para os períodos 1742 e 1759, e 1759 e 1777 - estes últimos correspondentes aos anos de funcionamento da Companhia - a quantidade relatada pelo Provedor da Fazenda Real à Coroa portuguesa em 1732, anteriormente apresentada:

Número de embarcações vindas da Costa africana que aportaram no porto do Recife 1722-1731 e 1742-1777:

Período	Número de embarcações vindas da Costa da Mina	Número de embarcações vindas de Angola
1722-1731	89	-
1742-1759	63	121
1759-1777	25	78

Fonte: Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassallos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. Arquivo Histórico Ultramarino – Pernambuco, caixa 130, documento 9223, Recife, 13 de julho de 1778 ; Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei, D. João V, remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da Alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina, e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. A.H.U. - PE, cx. 42, doc. 3786, Recife, 16 de janeiro de 1732.

Estas embarcações desembarcaram a seguinte quantidade de cativos:

Relação dos escravos desembarcados no porto do Recife:

Período	Número de escravos vindos da Costa da Mina	Número de escravos vindos de Angola
1722-1731	22.196	-
1742-1759	16.189	38.383

1759-1777	7.801	29.733
-----------	-------	--------

Fonte: Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei, D. João V, remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da Alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina, e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. A.H.U. - PE, cx. 42, doc. 3786, Recife, 16 de janeiro de 1732 ; Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassalos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. Arquivo Histórico Ultramarino – Pernambuco, caixa 130, documento 9223, Recife, 13 de julho de 1778.

Analisando o número de embarcações vindas da Costa da Mina para os portos do Recife e de Salvador pode-se observar que as 89 embarcações que deixaram cativos em Pernambuco durante a década de 1720 representaram uma quantidade próxima ao número de embarcações que transportavam escravos da África Ocidental para a Bahia na mesma época, ou seja, 135 navios. Por outro lado, nas décadas de 1740 e 1750, a frequência dos pernambucanos nos portos da Costa Mina começou a diminuir, enquanto a quantidade de desembarques de escravos provenientes de Angola tendeu a aumentar.

Portanto, o desembarque de “negros minas” foi muito maior no período entre 1722 e 1731, do que nos 18 anos compreendidos entre os anos de 1742 e 1759. Analisando a tabela referente a quantidade de embarcações que transportaram cativos da Costa da Mina para a Capitania de Pernambuco ao longo do século XVIII, pode-se observar que durante a década de 1720 o número de embarcações destinadas ao comércio com a África Ocidental era 29% maior que no período de 1742 a 1759. Por sua vez, nesta época, o número de embarcações que comercializavam na Costa da Mina foi 60% maior que no período da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Portanto, no início do século XVIII o comércio entre Pernambuco e a África Ocidental foi bastante significativo, mas ao longo deste século ele foi sendo reduzido. O número total de “minas” desembarcados no período entre os anos de 1722-1731, ou seja, em apenas dez anos, foi próximo a quantidade total de escravos vindos de Angola durante os dezoito anos de funcionamento da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, entre 1759 e 1777, levantados por César de Meneses.

Relação dos escravos desembarcados no porto do Recife anualmente o século XVIII:

Período	Local de procedência	Número de escravos desembarcados no porto do Recife (média anual)
1742-1759	Costa da Mina	899
1759-1777	Costa da Mina	433
1742-1759	Angola	2.132
1759-1777	Angola	1.652

Fontes: Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei, D. João V, remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da Alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina, e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. A.H.U. - PE, cx. 42, doc. 3786, Recife, 16 de janeiro de 1732 ; Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassalos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. Arquivo Histórico Ultramarino – Pernambuco, caixa 130, documento 9223, Recife, 13 de julho de 1778.

A tabela demonstra a redução deste comércio ao longo deste mesmo século. A quantidade anual de cativos da África Ocidental desembarcados no Recife nos dezoito anos anteriores à formação da Companhia e nos dezoito seguintes, durante a atuação desta, ocorreu uma queda de 52% neste desembarque. Dados que reafirmam o significativo número de “minas” em Pernambuco no início do século XVIII, como também demonstra a redução no fornecimento destes escravos durante o funcionamento da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

Além do fornecimento de escravos da Costa da Mina, também ocorreu uma diminuição acentuada na quantidade de cativos comercializados por mercadores pernambucanos para outras Capitânicas durante o funcionamento da Companhia Geral, como pode-se observar a seguir:

Relação dos cativos levados de Pernambuco para os portos do Rio de Janeiro e Bahia:

Período	Número de escravos levados para outros portos	Media anual de escravos levados para outros portos
1742-1759	21.550	1.197
1760-1778	3.056	169

Fonte: Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de

Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassalos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. Arquivo Histórico Ultramarino – Pernambuco, caixa 130, documento 9223, Recife, 13 de julho de 1778.

Foi contabilizado nos livros da Alfândega do porto do Recife durante os anos de 1742 e 1759 um total de 54.572 escravos desembarcados no porto do Recife, sendo que cerca de 61% destes foram retidos na Capitania de Pernambuco, ao passo que 39% dos demais foram levados, principalmente, para o porto do Rio de Janeiro. Já durante o funcionamento da Companhia Geral, 1759 e 1777, registrou-se o desembarque de 37.534 cativos tanto de Angola quanto da Costa da Mina. Deste total apenas 8% seguiu para outras regiões da América portuguesa. Portanto, antes da Companhia boa parte dos cativos adquiridos pelos mercadores pernambucanos era vendida em outras praças da América portuguesa, justificando as reclamações dos senhores de engenhos e lavradores de fumo sobre a falta de escravos, e seus argumentos conforme os quais os mercadores pernambucanos preferiam vender os cativos transportados para o Rio de Janeiro ou minas do Centro-Sul da América portuguesa. Afinal quase metade dos cativos desembarcados no Recife era levada para o Rio de Janeiro.

C – Mudança do comércio pernambucano para os portos de Angola

O historiador Herbert Klein apresenta a quantidade de cativos vindos da Costa da Mina e de Angola para Pernambuco durante o início do funcionamento da Companhia em 1759 e dez anos após sua extinção. Nesta relação demonstra claramente que a maior parte dos escravos veio dos portos angolanos:

Escravos africanos transportados ao Brasil pela Companhia Pombalina até a Capitania de Pernambuco, 1759-1788:

	Número de escravos oriundos da Costa da Mina	Número de escravos oriundos de Angola	Quantidade total de escravos
Quantidade total	6.050	41.557	47.609
Média anual	189	1.298	1.487

KLEIN, Herbert. A demografia do tráfico atlântico e escravos para o Brasil. In: *Estudo Econômico*. 17(2):129-149, maio/agosto de 1987. p. 137.

Os dados apresentados por Klein revelam que apenas 12% dos cativos comercializados pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e durante um período posterior a sua extinção, ou seja, até 1788, eram provenientes dos portos da Costa da Mina. A grande maioria, 87% dos escravos transportados, foi adquirida nos portos de Angola. No entanto, deve-se atentar para o fato de que o comércio na África Ocidental foi reduzido, mas não terminou definitivamente, mesmo com a determinação dos acionistas da Companhia em estimular os negócios no Reino de Angola, demonstrando a forte ligação de Pernambuco com a Costa da Mina.

Esta mudança dos mercadores pernambucanos para os portos de Angola ao longo do século XVIII ocorreu por uma série de fatores. Por transportar ouro e tabaco, mercadorias tão importantes nesta região, os navios luso-brasileiros eram algumas vezes assaltados em plena costa africana pelos holandeses, como revela esta carta enviada ao rei pelo Governador de Pernambuco, Dom Lourenço de Almeida, em 1716:

Os homens de negócio desta praça têm experimentado considerável perda na Costa da Mina porque os holandeses que assistem no seu Castelo trazem continuamente duas galés de guarda Costa e estas em achando qualquer embarcação do Brasil, ainda que seja carregada só com gêneros da terra, a rouba de tudo que leva porque o fim dos ditos holandeses é só o fazerem eles o negocio naquela Costa, e esta mesma vexação que padecem os homens de negócio desta praça experimentam também os da Bahia e Rio de Janeiro, e pela notícia que tenho neste ano roubaram oito ou nove embarcações de Pernambuco e Bahia e como nesta terra exceto o negócio de Portugal não tem outro nenhum mais que o da Costa da Mina, acha-se esta Praça somente atenuada de cabedais, e as [...] experimentam grandíssimo dano, na falta que tem de negros, porque da Costa da Mina he que lhe vinha a maior parte deles e a fazenda de Vossa Majestade também experimenta uma grande perda nos leva [...] direitos, e como me parece só por nenhum título podem os holandeses impedir aos vassallos de Vossa Majestade que façam este comércio com os gêneros do Brasil, dou a Vossa Majestade esta conta para que Vossa Majestade possa tomar a resolução que lhe porque há de ser a mais acertada.¹⁰

Portanto, esta carta além de demonstrar a importância da Costa da Mina para o comércio pernambucano de escravos, revela que os mercadores pernambucanos sofriam com os ataques de galés holandesas, o que levou o Governador a pedir à Coroa que tomasse providências para impedir que estes fossem roubados, já que a maior parte dos

¹⁰ Carta do Governador da Capitania de Pernambuco, D. Lourenço de Almeida, ao rei, D. João V, sobre as consideráveis perdas que têm experimentado os homens de negócios daquela praça, os da Bahia e Rio de Janeiro, com os roubos feitos pelos holandeses em suas embarcações. A.H.U.- PE, caixa 27, documento 2466., Recife, 20 de janeiro de 1716.

escravos necessária à lavoura de cana de açúcar vinha dos portos da Costa da Mina. Por esta razão, por volta de 1731, alguns os mercadores pernambucanos desejavam a formação de uma Companhia de Comércio que fornecesse armas para os navios mercantes ou navios de guerra que protegessem as frotas durante as viagens à Costa da Mina.¹¹ Anos depois desta correspondência as reclamações em torno dos ataques dos holandeses continuaram. Em 1732, o vice-rei do Estado do Brasil, Conde de Sabugosa, relatou ao Conselho Ultramarino as dificuldades dos comerciantes de Pernambuco em comercializar nos portos desta região. Segundo ele “nem os navios podem ir à Costa da Mina sem o risco conhecido de serem tomados pelos holandeses na entrada ou na saída pela Costa.”¹² E o vice-rei prosseguiu dizendo que “os negros bons tiram os Estrangeiros para suas conquistas e Índias de Castela, comprados com gêneros dos seus países a preços muito acomodados, e os que compramos a troco deles muito mais caros pelos avanços e direitos da Alfândega.”¹³ Portanto, a forte presença de mercadores de outras nações européias foi uma das causas dos pernambucanos deixarem o comércio com a Costa da Mina em favor dos mercados angolanos, já que a presença de navios de ingleses e franceses era pouco sentida na África Centro-Occidental por esses anos.

Além de concorrer com outras nações européias, os ataques promovidos por Agajá, rei do Daomé, aos portos de Ajudá em 1727, e de Jaquim em 1732, também prejudicaram os negócios dos mercadores de Pernambuco na Costa da Mina. Segundo Pierre Verger, a invasão dos daomeanos aos portos onde os luso-brasileiros compravam a maior parte dos cativos desestabilizou, pelo menos em um primeiro momento, os negócios. Isto porque tanto os portugueses, quanto luso-brasileiros instalados nestas fortalezas fugiram ou foram mortos. Além disso, o contato entre os mercadores africanos e os luso-brasileiros foi rompido. Levou algum tempo até que estes laços comerciais fossem restabelecidos.¹⁴ Porém, mesmo com o aumento da oferta de escravos, os pernambucanos não retomaram totalmente os negócios na Costa da Mina. Estes empecilhos para a aquisição de cativos aumentaram o tempo de negociação nos portos desta região. Como tratou-se anteriormente, no final do século XVII as viagens

¹¹ Carta ao rei, D. João V, sobre os motivos da ruína dos povos e comércio da capitania de Pernambuco, sugerindo algumas soluções para o aumento do comércio, da produção, do tráfico negreiro para com o Brasil, enviando parecer acerca da extração de ouro e diamantes. Documento sem autor. A.H.U. – PE, caixa 42, documentos 3767, Lisboa, 28 de outubro de 1731.

¹² Carta dos oficiais da câmara do Recife ao Rei D. João V, pedindo deferimento da conta que deu a dita câmara e a proposta que fizeram os homens de negócio do Recife sobre a proibição do comércio de escravos com a Costa da Mina. A.H.U. -PE, caixa 43, documento 3860, Recife, 23 de abril de 1732.

¹³ Idem.

¹⁴ VERGER, *Fluxo e refluxo*, pp. 144-154.

para esta região eram realizadas em menos tempo que as viagens em direção aos portos angolanos. Já no final da década de 1750 o tempo para os negócios na Costa da Mina representava o dobro daquele gasto no comércio em Angola.¹⁵

Todos os acontecimentos acima apresentados contribuíram para a mudança do comércio pernambucano de escravos da Costa da Mina para os portos de Angola. Porém, o fator determinante para este redirecionamento do tráfico de cativos foram as cartas de lei expedidas pela Coroa portuguesa com o intuito de limitar o máximo possível a atuação dos luso-brasileiros na África Ocidental e promover o comércio nos portos angolanos. Logicamente, o contrabando do ouro, do tabaco e a concorrência com os mercadores de outras nações européias foram fatores importantes para a decisão da Coroa em privilegiar o comércio com a África Centro-Ocidental. Estas leis foram resultado da articulação entre mercadores reinóis e autoridades de Lisboa que desejavam controlar o abastecimento de cativos para as Capitanias da Bahia e Pernambuco. A preferência por Angola se deve ao fato deste Reino ser uma região com forte presença de autoridades portuguesas, o que facilitaria a arrecadação dos tributos régios e a negociação com mercadores africanos na aquisição de cativos.

As primeiras ações para estas mudanças nas rotas comerciais entre a África e o Estado do Brasil começaram ainda na década de 1720. Como se tratou anteriormente, o comércio angolano de escravos, principalmente em Luanda, era controlado pelos Governadores de Angola. Estes favoreciam os negociantes de quem eram sócios, facilitando a compra de escravos e o embarque destes o mais rápido possível, ações importante para evitar a morte de cativos e, desta forma, evitar maiores prejuízos. Por conta destas arbitrariedades a Coroa começou a tomar algumas providências, como aumentar o salário dos Governadores e proibi-los de participar do comércio de escravos.¹⁶

Um observador coevo, cuja correspondência não foi assinada e por isso não se pode identificá-lo, escreveu para o Conselho Ultramarino, em 1731, sugerindo medidas para promover o comércio de escravos para o Estado do Brasil. Segundo ele, a Coroa deveria incentivar os negócios com outras regiões de domínio português como Benguela, Cabinda, Ilha de São Lourenço e Moçambique, Ilhas de Cabo Verde e

¹⁵ Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco. A.H.U. – PE, caixa 87 documento 7129, Recife, 12 de novembro de 1758.

¹⁶ FERREIRA, *Transforming Atlantic Slaving*, p.43.

Cacheu. Ainda segundo este observador coevo, era preciso que “os portos de Angola e Benguela se fossem abertos para toda a pessoa nacional deste Reino”. Ou seja, sugeria à Coroa a permitir que todos os navios sob bandeira portuguesa comercializarem nestas regiões sem precisar pagar os tributos reais nos portos africanos, mas apenas quando desembarcassem na América. Mandou estas sugestões baseado em sua própria experiência, pois afirmou ter obtido um bom dinheiro com o contrato dos escravos que vinham de Angola. Por fim, este possível mercador afirma que os escravos desta região eram tão bons e comprados por preços mais baixos que na Costa da Mina.¹⁷ Possivelmente, este homem pertencia a rede de comércio dedicada ao comércio negreiro em Angola que diante das determinações da Coroa para limitar o comércio com a África Ocidental, procurou apoiar estas medidas e, ao mesmo tempo, sugerir outras que favorecessem os comerciantes luso-brasileiros.

Mesmo antes das reformas na administração portuguesa em Angola, o porto de Benguela já apresentava um ambiente favorável para os mercadores luso-brasileiros conduzirem seus negócios, pois estava longe do controle dos Governadores. Além disso, as guerras iniciadas no final do século XVII no sul de Angola aumentaram a produção de cativos. No entanto, este aumento atraiu muitos mercadores ingleses. Por isso, a partir 1730, para impedir a atuação de outras nações estrangeiras nos negócios em Benguela a Coroa decidiu liberar o comércio para todos os navios sob bandeira portuguesa. Além do mais, as autoridades de Lisboa precisavam facilitar o comércio com outra região da África Centro-Ocidental, pois a produção de cativos em Loango, importante região fornecedora de escravos, estava entrando em declínio. Finalmente, a partir da década de 1740, a Coroa autorizou os navios que partissem de Benguela a não pagarem os tributos régios em Luanda. Assim, os comerciantes luso-brasileiros poderiam navegar diretamente para a América portuguesa e pagar as taxas quando desembarcassem os africanos.¹⁸ Em suma, após 1730, a Coroa tomou medidas no sentido de promover o comércio de escravos nos portos angolanos, principalmente em Benguela.

¹⁷ Carta ao rei, D. João V, sobre os motivos da ruína dos povos e comércio da capitania de Pernambuco, sugerindo algumas soluções para o aumento do comércio, da produção, do tráfico negreiro para com o Brasil, enviando parecer acerca da extração de ouro e diamantes. Documento sem autor. A.H.U. – PE, caixa 42, documentos 3767, Lisboa, 28 de outubro de 1731.

¹⁸ FERREIRA, *Transforming Atlantic Slaving*, pp.85-116.

D) *Leis e alvarás na tentativa de controlar os negócios negreiros*

Desde a década de 1720 a Coroa portuguesa procurou limitar os negócios dos luso-brasileiros na Costa da Mina através de alvarás, regimentos e cartas de leis expedidos nesta época. Tratou-se nos capítulos anteriores desta dissertação da preocupação das autoridades de Lisboa em relação ao contrabando do ouro em pó realizado pelos comerciantes pernambucanos nos portos da África Ocidental. Estes adquiriam cativos de mercadores ingleses ou franceses em troca do ouro em pó extraído do Centro-Sul do Estado do Brasil. O valioso metal também servia para pagar a autorização para comercializarem nesta região aos holandeses instalados no Castelo de São Jorge da Mina, juntamente com 10% da carga de tabaco transportado. Além do contrabando do ouro havia também o desvio do tabaco fino que deveria seguir para o Reino e, no entanto, era levado para a costa africana. Este comércio ilegal não era bem visto pela Coroa. Porém, por causa da crescente necessidade de mão de obra nas áreas mineradoras, ela não poderia proibir efetivamente. Caso o fizesse diminuiria a produção de ouro e, conseqüentemente, os tributos arrecadados com a mineração e com o próprio comércio de escravos. No ano de 1720, a Coroa enviou à Manuel de Souza Tavares, Governador de Pernambuco (1718-1721), um alvará proibindo que os navios destinados ao comércio com a Costa da Mina levassem pólvora e armas para trocar por cativos. A justificativa para esta determinação era que os povos desta região eram islamizados, ou seja, eram povos que poderiam ameaçar a segurança dos cristãos que comercializavam nesta região. Outro alvará, expedido em 1722, proibia os mercadores do Recife de levarem moeda de ouro e prata, ou ainda ouro em pó, para trocar por cativos na África Ocidental.¹⁹ Além disso, a Coroa também se preocupou em encontrar mecanismo para controlar o contrabando do tabaco de boa qualidade para a costa africana. Para isto ela enviou em 1724 o seguinte alvará: “Me pareceu ordenar-vos que neste particular, de que me dá conta, se observe a ordem, que se passou em vinte e nove de Abril de mil setecentos e dezessete, e que esta se não altere de nenhuma maneira, pondo-se todo o cuidado, em que nestas embarcações que vão para a Costa da Mina, se não leve tabaco, se não de ínfima espécie, como está determinado.”²⁰ A comercialização do tabaco de

¹⁹ Não devem consentir que os navios que vá a Costa da Mina, levem Pólvora, nem Armas, como consta da ordem seguinte - e o mais que devem observar para a conservação deste comércio consta das ordens seguintes. Lisboa ocidental, 16 de fevereiro de 1720, *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, pp. 201-202.

²⁰ Sobre se não levar tabaco para a Costa da Mina senão de ínfima espécie. Lisboa ocidental, 19 de Outubro de 1724, *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, p. 203.

boa qualidade na costa africana era proibida, pois esta mercadoria deveria ser transportada para o Reino, de lá seria comercializada pelos mercadores metropolitanos na Europa.

Portanto, a Coroa portuguesa não aceitou impassível a negociação de mercadorias como armas, metais preciosos e tabaco de boa qualidade pelos luso-brasileiros nos portos da Costa da Mina. Além disso, não poderia permitir que os comerciantes luso-brasileiros continuassem a dominar o comércio de escravos, pois isto os fortalecia política e economicamente, ao passo que enfraqueceria o domínio da Coroa sobre seus súditos na América portuguesa. Para evitar estas ilegalidades a Coroa expediu leis e regimentos na tentativa de intensificar o controle sobre o negócio dos escravos, como revelam os alvarás anteriormente citados. Contudo, na prática, estas medidas se mostraram pouco eficazes. Nem as autoridades de Lisboa poderiam ser rigorosas demais, pois havia uma grande necessidade de mão de obra nas minas de ouro do Centro-Sul da América portuguesa, e o fornecimento de escravos da Costa da Mina era fundamental para atender esta demanda.

Ao final da década de 1720, mercadores e autoridades metropolitanas uniram força e prestígio político a fim de pressionar a Coroa a tomar medidas mais efetivas contra o comércio escravista na Costa da Mina e, por outro lado, promover os negócios em Angola. Neste sentido, a partir do ano de 1730 foram expedidas uma série de alvarás e regimentos com intenção de impedir que ouro e tabaco fossem comercializados ilegalmente, como também para limitar o comércio luso-brasileiro na África Ocidental. Neste mesmo ano, Dom João V assinou uma carta de lei estabelecendo que os proprietários das embarcações dedicadas ao comércio de escravos na Costa da Mina solicitassem autorização do Vice-rei ou do Governador da Capitania para viajar. Além disso, os navios seriam inspecionados por membros da Provedoria da Fazenda Real e o valor total da carga deveria ser registrado nos livros desta. Também deveriam ser realizadas vistorias para averiguar se os navios não transportavam ouro em pó ou tabaco fino. No retorno aos portos da América, os navios seriam novamente inspecionados para verificar se seus proprietários carregavam escravos acima da sua arqueação. Caso transportassem cativos a mais do que estava determinado no seu alvará, eles seriam degredados para Angola.²¹ Estas medidas, portanto, demonstram que a Coroa estava

²¹ Lei de 1º de julho de 1730. BNLM, Miscellanea, Cod. 1566, Obras Várias, fls. 115-116; BNL, *Leys, Alvarás e Decretos* SC4119A; ACL, Morato, 12, doc. 88; *Biblioteca Nacional*, 32, p. 166.

determinada a reduzir a atuação dos luso-brasileiros na Costa da Mina, muito mais que nos anos anteriores.

Em 1731, Vasco César de Meneses, Vice-rei do Estado do Brasil (1720-1735) recebeu uma carta do Reino que não apenas reafirmou as determinações elaboradas na lei de 1730, entre elas a de que os mercadores luso-brasileiros não deveriam comercializar nos portos sob domínio holandês, como também determinou novas regras. Entre elas, a de que os comerciantes que navegassem para a Costa da Mina estavam proibidos de pagar a taxa de 10% sobre o tabaco transportado no Castelo de São de Jorge da Mina. Além disso, pela nova lei os navios da Bahia e de Pernambuco estavam proibidos de negociar com mercadores de outras nações européias. Continuava a determinação de que os navios deveriam ser rigorosamente inspecionados por membros da Provedoria antes e depois de viajarem para a costa africana.²² Anos antes do estabelecimento destas cartas de lei, o Conde de Sabugosa havia apoiado a iniciativa do pernambucano José de Torres de construir a fortaleza de Ajudá na Costa da Mina no início da década de 1720, mas na década seguinte manifestou-se a favor do controle ao comércio na Costa da Mina. Portanto, a partir da década de 1730 o Vice-rei procurou atender os interesses da metrópole e não mais dos luso-brasileiros, confirmando a pressão da Coroa para regular este comércio a favor dos seus interesses.

No mês seguinte, a 25 de maio de 1731, novas regulamentações sobre o comércio de escravos na Costa da Mina foram determinadas:

Faço saber aos que esta minha lei virem que por estar informado da frequente extração de ouro e moeda que se costuma fazer nas embarcações que dos portos do Brasil navegam para a Costa da Mina sem que baste a impedi-la as penas impostas na Ordenação do Livro quinto título cento e treze, pela facilidade que há de se poder embarcar furtivamente, e da dificuldade de se achar depois de embarcado e que por este motivo se necessita de uma especial providencia e que sirva demais remédio a tão pernicioso dano, e igualmente evite o que também se experimenta na extração do tabaco fino para a dita Costa, e introdução de fazendas proibidas que dela costumam transportar as mesmas embarcações em grave prejuízo do comercio e bem público [...]²³

Portanto, a principal justificativa da Coroa para estabelecer a série de cartas de leis e alvarás que regulassem de forma mais efetiva sobre o comércio luso-brasileiro nesta região africana foi o fornecimento do ouro e do tabaco de primeira qualidade para

²² Carta dos oficiais da Câmara do Recife ao Rei D. João V, pedindo deferimento da conta que deu a dita câmara e a proposta que fizeram os homens de negócio do Recife sobre a proibição do comércio de escravos com a Costa da Mina. A.H.U.- Pe, caixa 43, documento 3860, Recife, 23 de abril de 1732.

²³ Lei de 25 de maio de 1731 sobre o comércio na Costa da Mina. *Apud*: VERGER, *op.Cit.*, p. 75.

os mercadores de outras nações européias estabelecidos na Costa da Mina. Porém, como tratou-se anteriormente, o que a Coroa planejava era tomar para si e o controle do comércio de escravos e desta forma favorecer os interesses dos mercadores metropolitanos. Como Angola era um reino com forte presença de autoridades portuguesas, tanto a Coroa quanto os mercadores metropolitanos poderiam lucrar significativamente com os tributos e contratos para sua arrecadação.

Ainda nesta mesma carta de lei a Coroa reafirmou a ordem de que somente pessoas autorizadas pela provedoria da Fazenda Real, sob a supervisão do Provedor, mas acrescentou uma nova determinação, a de que estas embarcações transportassem para a costa africana pessoas, armas e munições de guerra para defendê-las dos saques promovidos pelos holandeses. Na volta, estas mesmas embarcações seriam inspecionadas para verificar se não transportavam escravos além de sua arqueação.²⁴

Com estas medidas as autoridades de Lisboa planejavam a formação de uma Companhia de Comércio. Com este intento, expediu-se em 1743 uma nova carta de lei para regulamentar os negócios com a Costa da Mina. Segundo esta nova lei:

[...] enquanto não se põe em prática a dita Companhia se não permita a navegação do Brasil para a Costa da Mina com aquela liberdade e desordem, que todos os Navios da Bahia e desta cidade, que costumam freqüentar este comércio, para que não vá no mesmo tempo mais embarcações, que as que forem necessários para se fazer com boa ordem este negócio, mediando entre a saída de umas e outras o tempo conveniente que nunca será menos de três meses, sendo tiradas por sorteio entre todas as embarcações as que devem ir, e não tornando a entrar nas sorte as que tiverem saído, enquanto todas a não fizerem as suas viagens a dita Costa, para que se evitem as queixas que costumam haver,[...] ²⁵

Somente 24 navios estavam autorizados a navegar da Bahia para os portos da Costa da Mina. Pernambuco, por sua vez, poderia mandar apenas 6 navios para os portos da África Ocidental e o Rio de Janeiro apenas 1 embarcação. Também foram estabelecidas leis mais rigorosas para limitar a quantidade de escravos transportados e melhorar as condições de higiene e acomodação dos escravos nos navios. Estes saíam por sorteio e assim que partissem para a África só poderiam viajar novamente depois que todas as demais embarcações já tivessem saído. ²⁶ Com a nova lei a Coroa conseguiu finalmente controlar o comércio com a Costa da Mina, tanto que o

²⁴ Idem, p. 75.

²⁵ Sobre a navegação da Costa se fazer por turnos e giro entre todos os navios deste porto e da Bahia. Lisboa, 8 de maio de 1743. *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*. pp. 203 e 204.

²⁶ RIBEIRO JÚNIOR Alguns aspectos do tráfico escravo, pp. 388-390.

desembarque de escravos desta região foi reduzido ainda mais. Por outro lado, estas normas acabaram prejudicando os pequenos comerciantes, já que os grandes falsificavam o tamanho e o nome das embarcações para conseguir partir mais rapidamente para a África.²⁷ Estas medidas desestabilizaram o comércio de escravos em Pernambuco, o que facilitou a instalação de uma Companhia de Comércio que atendesse os interesses de mercadores do Reino e autoridades de Lisboa.

E - Consequências das leis de 1731 e 1743

Em 23 de abril de 1732, Vasco César de Menezes, Conde de Sabugosa, enviou ao Conselho Ultramarino um relato sobre a situação do comércio entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco. Esta carta foi uma resposta à carta de lei expedida pela Coroa portuguesa nos anos anteriores, a qual limitou as atividades comerciais dos luso-brasileiros na Costa da Mina. Segundo ele “o negócio com a Costa da Mina por si mesmo já vai acabando”. Logicamente, há um certo exagero nas palavras do vice-rei, uma vez que o fim do comércio com aquela região africana ainda não estava liquidado, apesar se haver assinalado o seu ocaso. Continuou o Vice-rei: “quando tomei posse deste governo havia quinze ou dezesseis embarcações que navegavam para a Costa da Mina, agora são cinco.”²⁸ Portanto, em 1720, ano em que o Conde de Sabugosa tomou posse como Vice-rei do Estado do Brasil, existiam em Pernambuco cerca de 15 embarcações dedicadas ao comércio de escravos na Costa da Mina. Esta quantidade de embarcações é confirmada pelo relato do Provedor da Casa da Moeda de Pernambuco, Manuel de Souza Teixeira que afirmou que 15 embarcações pernambucanas negociavam nos portos da Costa da Mina no ano de 1721.²⁹ Por outro lado, em 1731, onze anos depois do Conde de Sabugosa assumir o cargo de Vice-rei, havia apenas cinco navios comercializando nos portos da Costa da Mina. É bastante significativo o fato de 15 embarcações pernambucanas comercializarem escravos na costa ocidental em um único ano. Representou o mesmo número de embarcações que partiram do porto de Salvador para a Costa da Mina nos anos de 1726 e 1729.³⁰ Em suma, em determinado período, início do século XVIII, o comércio entre Pernambuco e a Costa da Mina foi

²⁷ NARDI, *op Cit.*, p. 246.

²⁸ Carta dos oficiais da câmara do Recife ao Rei D. João V, pedindo deferimento da conta que deu a dita câmara e a proposta que fizeram os homens de negócio do Recife sobre a proibição do comércio de escravos com a Costa da Mina. A.H.U. - Pe, cx. 43, doc. 3860, Recife, 23 de abril de 1732.

²⁹ BOXER, Catálogo das cartas dirigidas a Manuel de Souza, p. 39.

³⁰ NARDI, *op.Cit.*, p.384

quase tão intenso quanto os negócios da Bahia nesta região africana. Porém, as leis de 1730 e 1731 contribuíram para dificultar a atuação dos mercadores pernambucanos na África Ocidental, por conta da burocracia e fiscalização que atrasavam as viagens até a costa africana e a venda dos cativos na praça do Recife. O tempo era fundamental para evitar a perda de mercadorias e mantimentos transportados, mas principalmente para evitar a morte dos escravos.

Já as cartas de lei enviadas durante o ano de 1743 prejudicaram os pequenos comerciantes de escravos, levando-os a desejar uma companhia de comércio. Este limite no número de navios autorizados a negociar na África Ocidental gerou muitas reclamações:

Foi Vossa Majestade servido mandar que os navios que fossem para a Costa da Mina ao negócio dos escravos saíssem por sorteio, com número determinado, do que tem resultado prejuízo aos povos, porque os senhores dos navios e interessados somente os carregam a sua custa, fechando o negócio para si e não admitindo carregações dos povos sendo só eles os que particularmente se utilizam do negócio.³¹

Os vereadores da Câmara do Recife solicitavam à Coroa que estabelecesse meios para obrigar os proprietários dos navios que partissem para a Costa da Mina a disponibilizarem metade dos porões para o tabaco de outros comerciantes. Caso esta medida não fosse colocada em prática, pediam que pelo menos 8 navios fossem autorizados a sair do Recife para os portos da África Ocidental. Portanto, esta lei prejudicou os pequenos comerciantes que não tinham navios para enviar à costa africana e por isso não conseguiam mais participar deste comércio. Por sua vez, os grandes mercadores se beneficiaram porque conseguiam fraudar as autorizações, e passar na frente de outros negociantes. Com isto apenas os maiores mercadores passaram a exercer o comércio de escravos com a Costa da Mina.³²

Depois do surgimento das cartas de lei de 1730, 1731 e 1743 houve clara relação entre as determinações emanadas da metrópole e as práticas políticas e administrativas levadas a efeito pelas autoridades coloniais. Tem-se como exemplo disso, o fato do Governador de Pernambuco, Conde dos Arcos, se mostrar bastante rigoroso na aplicação das leis que limitavam o número de navios. Em 1748, os vereadores da Câmara de Goiana queixavam-se ao rei que este Governador havia proibido os

³¹ Carta dos oficiais da Câmara do Recife ao rei, Dom João V, sobre os navios que vão à Costa da Mina comerciar escravos e o prejuízo dos moradores desta Capitania em virtude do limite do número dos ditos navios. A.H.U.- PE, caixa 66, documento 5588, Recife, 8 de julho de 1747.

³² NARDI. *op.Cit.*, pp.246 e 247.

mercadores desta Vila de navegarem para Costa da Mina quando eles tinham permissão para isto, a última expedida em 1719:

[...] como os moradores daquela Capitania querem, como a Vossa Majestade pedem que é quem só pode dar-lhes licença para que liberalmente possam navegar para todas as partes as mercadorias, isentos dos governadores desta praça sem nenhuma distinção, ou declaração, esta deve ser a causa porque os governadores lhes não concedem atendendo mais ao bem público, que a particular conveniência daqueles moradores sendo certo que a carestia dos escravos não procede da falta de navegação, naquela Capitania pois os mesmos se experimentam nesta, e em todas as conquistas, depois que os Escravos tiveram muita saída e mais avantajado preço nas minas do Rio de Janeiro[...] ³³

Portanto, por causa da falta de escravos decorrente da venda destes para as minas do Centro-Sul, o Conselho havia permitido aos moradores da Vila de Goiana comercializassem nos portos da Costa da Mina e de Angola. O Conde dos Arcos justificou sua proibição afirmando que os mercadores de Goiana não faziam mais comércio com a Costa da Mina e que se dirigiam com mais frequência para os portos de Angola. Também não autorizou as viagens para a África porque eles precisavam renovar as licenças expedidas pela Coroa, já que a última permissão havia sido autorizada em 1719 e esta valia por apenas seis anos. Por sua vez, a Coroa determinou que os mercadores de Goiana poderiam buscar escravos tanto em Angola, quanto na Costa da Mina por mais 6 anos e que poderiam até formar uma Companhia para este fim. Afirma ainda que “paceceu-me dizer-vos que esses moradores podem entre si formar alguma companhia e mandar algumas embarcações a Costa da Mina ou a Angola a buscar escravos que lhes for necessário.” ³⁴ Esta carta ressalta bem a intenção da Coroa portuguesa ao estabelecer as leis de 1743, ou seja, a organização e o controle dos negócios escravistas na da África Ocidental para futuramente formar uma Companhia de Comércio de escravos.

Isto pode ser observado no caso do comerciante pernambucano José de Freitas Sacoto, que em 1749, enviou uma carta à Coroa afirmando que o comércio com a Costa da Mina estava diminuindo, “cada um ano mais do que quatro embarcações de

³³ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre a carta dos oficiais da câmara de Olinda, informando da necessidade que têm aqueles moradores de escravos e pedindo autorização para poderem navegar embarcações para Angola e Costa da Mina. A.H.U. – Pe, cx 28, doc. 2564, Lisboa, 3 de julho de 1719.

³⁴ Carta dos oficiais da Câmara de Goiana ao rei, Dom João V, sobre a autorização para fazerem com o Reino de Angola e Costa da Mina na aquisição de escravos para os engenhos de açúcar, através do negócio do tabaco e os obstáculos postos pelo Governador da Capitania de Pernambuco, Conde dos Arcos, Dom Marco de Noronha e Brito. A.H.U.- PE, cx. 65.doc. 5508, Goiana, 25 de janeiro de 1747.

moradores daquele Recife, a dita Costa da Mina quando se empregavam neste comércio mais de 12 ou 15, porque o Governador não quer conceder licença aos mais moradores com grave prejuízo aos mesmos.”³⁵ Sacoto pediu autorização à Coroa para remeter uma galera todos os anos para a Costa da Mina sem precisar da autorização do Governador, o Conde dos Arcos. A resposta das autoridades de Lisboa não aparece na documentação. Porém, observa-se o rigor desta autoridade local com este comércio, pois ela autorizou a partir para a África apenas as embarcações que estivessem estritamente de acordo com as normas de arqueação, revelando que as determinações reais estavam, então, sendo cumpridas. O rigor das autoridades locais no cumprimento das leis e normas de arqueação determinou uma mudança definitiva dos comerciantes pernambucanos para os negócios nos portos angolanos.

Em suma, com as novas determinações a Coroa conseguiu seu intento, ou seja, reduzir o comércio entre Pernambuco e a Costa da Mina. Além disso, ela logrou impor aos comerciantes e senhores de engenho da Capitania a instalação de uma Companhia de Comércio que a abastecesse de escravos segundo os interesses de Lisboa.

Os relatos sobre a formação de uma Companhia de comércio de escravos existiam desde o início do século XVIII. O próprio comerciante anônimo, em 1731, relatou o desejo dos moradores da Capitania da formação de uma Companhia de Comércio.³⁶ Isto porque havia uma grande necessidade de mão de obra na lavoura açucareira. Como já se tratou anteriormente, entre os anos de 1742 e 1759, 39% dos cativos vindos da Costa da Mina transportados em embarcações pernambucanas eram levados para Bahia e Rio de Janeiro. A proporção para as décadas de 1710 e 1720 não deveriam ser menores. Em 1732 o Conde de Sabugosa sugeriu o desejo dos mercadores da praça de Pernambuco por uma Companhia, quando afirmou que a Coroa já havia se comprometido a formar uma.³⁷

Apesar da pressão dos mercadores e autoridades metropolitanos, nas décadas de 1730 e 1740, ainda havia possibilidade de os mercadores, lavradores de fumo e senhores

³⁵ Requerimento do negociante José de Freitas Sacoto ao rei, Dom João V, pedindo licença para remeter anualmente uma galera para a Costa da Mina. A.H.U.-PE, cx. 69, doc.5871, Recife, 16 de outubro de 1749.

³⁶ Carta ao rei D. João V, sobre os motivos da ruína dos povos e comércio da capitania de Pernambuco, sugerindo algumas soluções para o aumento do comércio, da produção, do tráfico negreiro para com o Brasil, enviando parecer acerca da extração de ouro e diamantes. Documento sem autor. A.H.U. – PE, caixa 42, documentos 3767, Lisboa, 28 de outubro de 1731.

³⁷ Carta dos oficiais da câmara do Recife ao Rei D. João V, pedindo deferimento da conta que deu a dita câmara e a proposta que fizeram os homens de negócio do Recife sobre a proibição do comércio de escravos com a Costa da Mina. A.H.U. – PE - cx. 43, doc. 3680, Recife, 23 de abril de 1732.

de engenho pernambucanos se unirem para formar uma Companhia que atendesse a seus interesses. Isto pode ser percebido nas cartas do comerciante anônimo e na carta na qual a Coroa autorizou os mercadores de Goiana a formarem uma Companhia de Comercio, tratados anteriormente. Entretanto, por causa das desavenças ocorridas alguns anos antes, notadamente durante a Guerra dos Mascates (1710-1712), senhores de engenho e mercadores de Pernambuco não se mobilizaram para negociar com a Metrópole. Nem os próprios mercadores estavam unidos, uma vez que alguns comerciantes monopolizavam o comércio com a Costa da Mina e não permitiam que pequenos mercadores participassem do trato de escravos. Os grandes prejudicados foram os maiores negociantes de Pernambuco. Pois, no ano de 1756, a Coroa abriu o comércio de escravos na Costa da Mina para todos os navios sob bandeira portuguesa, acabando com os privilégios no comércio escravista.³⁸

Preocupado com o aumento do preço dos escravos na África decorrentes da lei de 1756, o Ouvidor da Capitania de Pernambuco, João Bernardo Gonzaga, fez algumas considerações:

Sobre o expedido dito negocio da Costa, e resoluções que Sua Majestade foi servido tomar, nas duvidas proposta pelo conselheiro Veceslau Pereira da Silva, ainda me parece que na pratica se há de encontrar uma grande dificuldade a que me não ocorre providencia alguma devendo se dar como deve ser, inteiro cumprimento as ordens reais. Consiste esta em que é o mesmo só servido que este comércio seja livre a todos e que se não possa impedir a ninguém mandar e quando quiser os seus navios para a Costa da Mina ao resgate dos Escravos dos nossos gêneros e fiquem os Escravos por preços exorbitantes he servido dar duas providencias: Primeiro que nunca no mesmo Porto entrará um Navio enquanto nele estiver já outro fazendo negócio. A segunda que a Mesa desta Capitania e a da Paraíba com os homens de Negócio regulem a quantia dos gêneros pelos quais se deve fazer o resgate dos Escravos, [...] as suas respectivas qualidades, sem que possam exceder a taxa, que se puser, com graves penas contra os transgressores, porém como os Portos da Costa donde vamos fazer este negócio são somente quatro até cinco e este quinto muito mas, indo quantos navios quiserem, [...]³⁹

O Ouvidor-geral defendeu a liberação dos portos da Costa da Mina para os navios luso-brasileiros, mas ela deveria ser complementada por outras medidas para evitar o aumento no preço dos cativos e o excesso de ouro e tabaco nos portos africanos

³⁸ Ofício do ouvidor-geral da Capitania de Pernambuco, João Bernardo Gonzaga, informando que recebeu a ordem para que a mesa de inspeção daquela Capitania e a da Bahia regulassem os preços dos escravos da Costa da Mina. A.H.U.-PE, cx. 85, doc. 7000, Recife, 16 de agosto de 1757.

³⁹ Ofício do Ouvidor-geral da Capitania de Pernambuco, João Bernardo Gonzaga, informando que recebeu a ordem para que a Mesa de Inspeção daquela capitania e a da Bahia regulassem os preços do resgate dos escravos da Costa da Mina. A.H.U. - PE, cx.85 doc. 7000, Recife, 16 de agosto de 1757.

frequêntados pelos luso-brasileiros, quais sejam, Grande e Pequeno Popo, Jaquin, Apá e Ajudá.⁴⁰

Com a liberação dos portos africanos para todos os navios sob bandeira portuguesa os grandes comerciantes de escravos do Recife se sentiram prejudicados e intensificaram as solicitações para a formação de uma companhia de comércio. Não por acaso, o Governador de Pernambuco, Luiz Diogo Lobo da Silva (1756-1763), escreveu ao Conselho Ultramarino que “os negociantes de Pernambuco imploram por uma Companhia.”⁴¹ Na verdade, o que os mercadores queriam era que o comércio com os portos africanos fosse reorganizado em benefício deles, principalmente a exclusividade no trato negreiro.⁴² Para os comerciantes pernambucanos a liberação elevou o preço dos cativos nos portos africanos, o que exigia maior quantidade de tabaco e de ouro em pó para se adquirir escravos na Costa da Mina. Segundo o Governador Diogo Lobo estes homens estavam dispostos a investir dinheiro e enviar mercadorias para a instituição de uma Companhia, que comercializassem escravos tanto nos portos de Angola quanto na Costa da Mina. Enfim, desejavam que a Coroa estabelecesse um Companhia que favorecesse os interesses dos mercadores luso-brasileiros, e o comércio com a África Ocidental fazia parte destes interesses.

Esta proposta entrou em conflito com os interesses dos comerciantes do Porto e de Lisboa que já tinham elaborado o projeto de uma Companhia de comércio para a região. Assim foi instituída a Companhia de Pernambuco e Paraíba em 1759. Para minimizar os prejuízos causados pela livre concorrência os grandes negociantes foram obrigados a participar da formação da desta Companhia de Comércio.⁴³ Em suma, os interesses dos pernambucanos foram suplantados pela força política dos mercadores do Reino em união com autoridades de Lisboa.

F) *Formação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*

Eram vários os objetivos do Conde de Oeiras ao instalar as Companhias de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba, entre eles estimular o

⁴⁰ VERGER, *O fumo da Bahia e o tráfico dos escravos*, p.12.

⁴¹ Ofício do Governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao Secretário de Estado do Reino e Mercês, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o estado de ruínas em que se encontram os senhores de engenho e comerciantes daquela praça e pedindo a criação da Companhia que tanto imploram os comerciantes. A.H.U. – Pe, caixa 84, documento 6948, Recife, 18 de maio de 1757.

⁴² RIBEIRO JÚNIOR, *Alguns aspectos do tráfico de escravos*, pp. 391 e 392.

⁴³ RIBEIRO JÚNIOR, *Colonização e monopólio*, p.82.

desenvolvimento de uma classe mercantil forte no Reino. Não por acaso ele fundou em 1755 a Escola de Comércio de Lisboa. Para fortalecer os mercadores do Reino era necessário tirar das mãos dos representantes de casas comerciais inglesas boa parte dos negócios com a América portuguesa. O futuro Marquês de Pombal também pretendia fortalecer a agricultura na sua colônia americana e para isto era preciso aumentar quantidade de mão de obra. Por isso as Companhias tinham a importante função de abastecer a América portuguesa de escravos. Por fim, Pombal desejava integrar administrativa e comercialmente as colônias portuguesas e o Reino. Por isso estimulou o comércio de escravos a partir dos portos angolanos. A proposta de uma Companhia de Comércio feita pelos mercadores metropolitanos atendia bem a todas estas questões, por isso foi colocada em prática.⁴⁴

Como a intenção da Coroa era estimular o acúmulo de capitais entre os mercadores do Reino, a maior parte das ações da Companhia ficou nas mãos de comerciantes de Lisboa, os quais detinham 82% destas. Com os mercadores do Porto ficaram 17% das ações, enquanto 8% das ações desta Companhia ficaram para os pernambucanos. Portanto, através desta Companhia os homens de negócio do Reino conseguiram impor seus interesses sobre os da Bahia e de Pernambuco, particularmente no comércio escravista na África. No entanto, desde o início de seu funcionamento, em 1761, muitos luso-brasileiros procuraram superar o monopólio da Companhia, e restabelecer o livre comércio.⁴⁵

O maior acionista da Companhia, Francisco da Cruz Alagoas, era dono de uma fábrica de rapé e membro de uma família que comercializava tabaco na Europa. Aliás, os principais acionistas estavam ligados ao comércio de tabaco e outros contratos coloniais. Esta foi uma das razões para os navios da Companhia se dirigirem preferencialmente para os portos de Angola e abandonar os da Costa da Mina. Seus principais acionistas queriam que grande parte do tabaco produzido em Pernambuco fosse levado para o Reino e não para a África.⁴⁶ Através da Companhia a Coroa conseguiu desviar a maior parte do comércio de escravos para os portos de Angola, processo que, como já vimos, havia sido iniciado ainda na década de 1720.

Entretanto, a formação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba não significou a completa extinção do desembarque de “negros minas” em

⁴⁴ RIBEIRO JÚNIOR, *Colonização e monopólio*, pp. 50-56 ; MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1996. p.60.

⁴⁵ RIBEIRO JÚNIOR, *Alguns aspectos do tráfico escravo*, p 396.

⁴⁶ RIBEIRO JÚNIOR, *Colonização e monopólio*, p. 96.

Pernambuco. Nas tabelas apresentadas anteriormente, nota-se claramente que após a instalação desta o número de embarcações e de escravos da Costa da Mina desembarcados em Pernambuco diminuiu 60% em comparação com o período precedente, entre 1742 e 1759, revelando que esta Companhia optou por comprar a maior parte dos escravos nos portos angolanos. No entanto, outros dados apresentados anteriormente, também demonstram que o comércio de escravos com Angola também foi reduzido durante dezoito anos de funcionamento da Companhia Geral.⁴⁷ Portanto, a Companhia de Comércio não conseguiu abastecer com eficiência as lavouras de cana de açúcar de Pernambuco. O próprio José César de Menezes afirmou que os escravos fornecidos pela Companhia eram poucos e os que eram oferecidos estavam doentes e por preços elevados. Os capitães dos navios vendiam os melhores escravos de forma ilegal, ou seja, sem passar pelos registros da Companhia. Portanto, a corrupção motivada pela ação da Companhia Geral prejudicou o abastecimento de escravos em Pernambuco e o desenvolvimento da própria Companhia. Nos anos imediatamente anteriores ao seu funcionamento os mercadores de Pernambuco vendiam uma quantidade significativa de escravos para os portos de Salvador e Rio de Janeiro, como viu-se anteriormente. Porém, a Companhia praticamente não forneceu cativos para as outras regiões da América portuguesa. Mesmo sem vendê-los para outras Capitanias, o abastecimento realizado pela Companhia não foi suficiente para atender à necessidade de escravos nas lavouras de cana de açúcar em Pernambuco.

Esta crise agravou-se ainda mais a partir de 1770, quando a Companhia teve seus negócios gravemente abalados. O preço das mercadorias coloniais, como açúcar e sola de couro tinha diminuído significativamente. Consequentemente, a produção destes teve uma queda substancial, enquanto o preço dos cativos disparou, por isso, havia uma intensa animosidade dos pernambucanos contra a Companhia Geral. Esta culminou em uma revolta contra a sua atuação. Autoridades das Câmaras do Recife e de Goiana enviaram para o Reino cartas com centenas de assinaturas solicitando a extinção da dita Companhia. Além disso, os senhores de engenho pernambucanos protestavam em público contra o preço do açúcar pago por ela. Esta mobilização levou o Conservador da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba a solicitar auxílio militar às autoridades de

⁴⁷ Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Menezes, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometidos, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassallos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. Arquivo Histórico Ultramarino – Pernambuco, caixa 130, documento 9223, Recife, 13 de julho de 1778.

Lisboa para evitar que os protestos se intensificassem. Por fim, três senhores de engenho foram presos acusados de serem os líderes da revolta.⁴⁸

Apenas em março de 1777, com a morte de Dom José I, o Marquês de Pombal renunciou. A partir de então a nova regente, Dona Maria I, recebeu inúmeras reclamações sobre os prejuízos causados pela incompetência e corrupção dos administradores das Companhias Pombalinas. O relatório de José César de Meneses foi elaborado em julho de 1778, período de inúmeros relatos pedindo o fim da Companhia, que foi extinta neste mesmo ano. Além disso, as denúncias do Governador estavam de acordo com as queixas dos pernambucanos que desde o início de seu funcionamento, e mais fortemente a partir de 1770, clamavam pelo seu fim. Após o fim da Companhia, no entanto, os mercadores do Recife retomaram o fornecimento de escravos, negociando preferencialmente nos portos de Angola.

⁴⁸ Ofício do Governador da capitania de Pernambuco, Manoel da Cunha Meneses, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a prisão dos senhores de engenho que se envolveram em revolta contra Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, informando a fuga de Francisco Xavier Cavalcanti, senhor de engenho que iniciou toda perturbação contra a referida Companhia. A.H.U. – PE, caixa 115, documento 8806, Recife, 18 de setembro de 1773.

CONCLUSÃO

Ao contrário do que a historiografia tem defendido, nem sempre os comerciantes pernambucanos adquiriram cativos nos portos de Angola. Desde o início da colonização portuguesa em Pernambuco, no século XVI, as ligações entre esta Capitania e a Costa da Mina foram significativas e regulares, pois esta região fornecia parte importante dos escravos que trabalhavam nos engenhos de açúcar pernambucanos. Apesar da produção açucareira em Pernambuco ter sido destruída durante a guerra pela expulsão dos holandeses em 1654, e sua economia prejudicada durante a Guerra dos Mascates (1710 e 1712), os mercadores pernambucanos continuaram a ser importantes fornecedores de escravos não apenas para a sua Capitania, mas também para outros portos da América portuguesa, principalmente o do Rio de Janeiro. Este recebia um grande número de escravos africanos por conta do surto minerador ocorrido a partir do final do século XVII.

Durante as três primeiras décadas do século XVIII, estes comerciantes se dirigiam preferencialmente aos portos da Costa da Mina, isto por conta da grande produção de tabaco na Capitania de Pernambuco e do ouro proveniente das minas do Centro-Sul do Estado do Brasil. Com estas mercadorias os luso-brasileiros pagavam as taxas cobradas pelos holandeses e estes permitam que comercializassem nos portos da Costa da Mina. A intensa atuação dos pernambucanos nesta região indica que havia um número maior de “negros minas” do que angolanos trabalhando nas lavouras de cana de açúcar pernambucanas nesta época.

No entanto, o lucrativo comércio entre Pernambuco e Costa da Mina foi prejudicado por medidas estabelecidas pela Coroa para atender a pressão de mercadores reinóis que desejavam controlar o comércio de escravos e desviá-lo para o Reino de Angola. Por conta disso, a Coroa expediu as cartas de leis de 1730 e 1731 que tornaram mais rigorosa a fiscalização sobre as mercadorias embarcadas nos navios que partiriam para a Costa da Mina. Também aumentou o controle sobre a quantidade de escravos transportados nos navios negreiros. Estas normas tornaram este comércio mais caro e demorado, o que acabou inviabilizando-o. Além disso, nesta época a Coroa procurou incentivar o comércio nos portos de Angola, principalmente quando liberou os comerciantes luso-brasileiros que adquiriam escravos em Benguela a pagarem as taxas régias apenas quando aportassem na América, não mais no porto de Luanda.

As novas normas sobre o comércio de escravos estabelecidas em 1743, prejudicaram ainda mais os negócios pernambucanos na África Ocidental. Com elas apenas os grandes mercadores conseguiam navegar para esta região. Por fim, a abertura dos portos da Costa da Mina para todos os comerciantes luso-brasileiros empreendida em 1756, aumentou significativamente o preço dos escravos, fato que prejudicou ainda mais o comércio pernambucano nesta região. Com a triste situação em que se encontravam os mercadores de Pernambuco, estes não tiveram escolha a não ser integrar parte de sua frota à Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. A instituição desta, em 1759, acabou beneficiando os mercadores do Porto e principalmente de Lisboa. Estes mercadores determinaram que os navios da dita Companhia comprassem cativos em Angola, alterando definitivamente o comércio pernambucano de escravos para esta região. Mesmo assim, alguns mercadores conseguiam comercializar na Costa da Mina, revelando que mesmo depois de anos sofrendo pressão da Coroa para acabar com este comércio, ele mostrou ser tão intenso que continuou sendo realizado durante todo do século XVIII, a despeito de seu volume cada vez mais decrescente.

FONTES

- *Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa referente à Capitania de Pernambuco* – os documentos digitalizados pelo *Projeto Resgate de Documentação Histórica Barão do Rio Branco*.

- *Informação Geral da Capitania de Pernambuco* (1749). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1908.

- *Documentos Históricos: Consultas do Conselho Ultramarino - Pernambuco e outras capitanias* (1716 - 1727). VOL. XCIX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional / Divisão de Obras Raras e Publicações, 1953.

BOXER, Charles. Catálogo das cartas dirigidas a Manuel de Souza, oficial das Casas da Moeda do Brasil, 1695-1721. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 266, janeiro-março. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1965.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGIRI, Babatunde. Slavery in Yoruba Society in the 19th century. *In* : LOVEJOY, Paul (ed.). *The Ideology of slavery in Africa*. London/Beverly Hill: Sage Publications, 1981.

ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, Séculos XVI e XVII*. São Paulo : Companhia das Letras, 2002.

_____. A economia política dos descobrimentos. *In*: NOVAES, Adauto (org.). *A descoberta do homem e do mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil* (texto da edição de 1711). São Paulo: Companhia Editora Nacional.

BICALHO, Maria Fernanda. As câmaras ultramarinas e o governo do Império. *In*: BICALHO, Maria Fernanda B.; FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *O Antigo Regime nos trópicos : a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

BOXER, Charles. *Império Marítimo Português, 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

_____. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602-1686)*. São Paulo: Editora Nacional, 1973.

_____. *Os holandeses no Brasil (1624-1654)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1961.

_____. *A idade do ouro do Brasil: dores do crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 1963.

BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo, 1415-1800*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Português e Latino*. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712. Edição Fac-símile, cd-rom, Rio de Janeiro: UERJ, s.d..

CARREIRA, Antônio. *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1983.

CARVALHO, Marcus J. M. *Liberdade : rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2002.

CAVALCANTI, Nireu. O comércio de escravos novo no Rio setecentista. In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade* (Rio de Janeiro, séculos XVII e XIX). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

COELHO, Lucinda de Mello. Mão-de-obra escrava na mineração e tráfico negreiro no Rio de Janeiro. In : *Anais do VI Simpósio dos Professores Universitários de História*. São Paulo: ANPUH, 1973.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. *A descoberta da África*. Lisboa : Edições 70, 1981.

COSTA, F. Augusto Pereira da. *Anais Pernambucanos*, (vol.4), Recife, Fundarpe, 1983.

COUTO, Jorge. A venda de escravos do Colégio dos Jesuítas. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

CURTIN, Philip D.. *The Atlantic slave trade: a Census*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1969.

DIFFIE, Bailey; WINIUS, George. *A fundação do Império Português (1415 – 1580)*. Lisboa: Editora Vega, 1993.

ESTEVES, Maria Luísa. *Gonçalo de Gamboa de Aiala, Capitão-mor de Cacheu, e o comércio negreiro espanhol (1640-1650)*. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1988.

ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen D.; RICHARDSON, David; KLEIN, Herbert S. *The Transatlantic Slave Trade, 1527-1867: a Database on CD-Rom*. New York: Cambridge University Press, 1999.

ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen D.; RICHARDSON. A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: Novas evidências. *In: Revista Afro-Ásia*, n° 24, 2000.

FAGE, J.D. *História da África*. Lisboa: Edições 70, 1995.

FERREIRA, Roquinaldo. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial control in Angola, 1650-1800*. (PHD dissertation) UCLA, 2003.

_____. Dinâmica do comércio intracolonial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII). *In: FRAGOSO, J., BICALHO, M.F., COUVÊIA, M.F. O antigo regime nos trópicos : A dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima. Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII. *In: FRAGOSO, João ; FLORENTINO, Manolo ; JUCÁ, Antonio Carlos ; CAMPOS, Adriana (orgs.). Nas Rotas do Império: eixo mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Espírito Santo: EDUFES, 2007.

GARCIA, Alejandro de La Fuente. El mercado esclavista habanero, 1580-1699: las armazones de esclavos. *In: Revista de Índias*, Madrid, v.L, n. 189, mayo-agosto 1990.

GOULART, Maurício. *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1975.

GUERRA, Flávio da Motta. *Decadência de uma fidalguia açucareira*. Recife: Fundação Cultural da Cidade do Recife, 1981.

HOLANDA, Sérgio Buarque. A mineração: antecedentes luso-brasileiros e metais e pedras preciosas. In: HOLANDA, Sérgio Buarque (org.). *História Geral da Civilização Brasileira* (tomo I – A época colonial, vol.2), São Paulo: Difel, 1968.

KLEIN, Herbert. *The Middle Passage: comparative studies in the Atlantic Slave Trade*. New Jersey: Princeton University Press, 1978.

_____. *Escravidão africana na América Latina e Caribe*. Editora Brasiliense, 1987

KLEIN, A. Norman. The two asantes : competing interpretation of "slavery" in Akan-Asante culture e society. In: LOVEJOY, Paul (ed.). *The Ideology of slavery in Africa*. London/Beverly Hill: Sage Publications, 1981.

LAW, Robin. Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo "mina". In: *Tempo*, Jan. 2006, vol.10, n.20.

_____. Religion, trade and politics on the "Slave Coast": Roman Catholic mission in Allada and Whydah in the Seventeenth Century. In: *Journal of Religion in Africa*, vol.21, fasc.1(feb., 1991).

LAW, Robin ; MANN, Kristian. West Africa in the Atlantic Community: The case of the Slave Coast. In: *The Willian and Mary Quarterly*, 3rd, vol.56, n° 2, Apr., 1999.

LOPES, Duarte ; PIGAFETTA, Filippo. *Relação do Reino do Congo e das terras circunvizinhas*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989.

LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: uma história e suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. A procura de cereais. In: BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirki (org.). *História da Expansão Portuguesa*, vol. 1. Navarra, Espanha : Temas e Debates, 1998.

MANNING, Patrick. Escravidão e mudança social na África. In: *Novos Estudos*, São Paulo, n. 21, julho de 1988.

MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1996.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A fronda dos Mazombos: nobres contra mascates*, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003.

_____. *O nome e o sangue: uma fraude genealógica no Pernambuco colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

_____. Uma Nova Lusitânia. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Viagem Incompleta: a experiência brasileira (1550-2000)*. Formação: histórias. São Paulo: Editora SENAC, São Paulo, 2000.

_____. *Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. Rio de Janeiro / São Paulo: Forense-Universitária/Editora da Universidade de São Paulo, 1975.

MELLO, José Antonio Gonsalves. Nobres e Mascates na Câmara do Recife (1713-1738). In: *Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco*, vol. LIII, 1981.

_____. *Um mascate e o Recife: a vida de Antônio Fernandes de Matos (1671- 1701)*. Recife: Fundação Cultural da Cidade do Recife, 1981.

_____. *Tempo dos flamengos: influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil*. 3.ed. Recife: Massangana, 1987

_____. O domínio holandês na Bahia e no nordeste. In: HOLANDA, Sérgio Buarque. *História Geral da Civilização Brasileira*, 4 ed., São Paulo: Difusão Européia do livro, 1972, v.1, tomo 1.

MELLO, José Antonio Gonsalves; ALBUQUERQUE, Cleonir Xavier. *Cartas de Duarte Coelho a El Rei*; reprodução fac. Similar, leitura paleográfica e versão moderna anotada. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1997.

MILLER, Joseph C. A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII. In : PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio Sombra (org.). *Angola e Brasil: Nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 1999.

NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996.

RATELBAND, Klaas, *Os Holandeses no Brasil e na Costa Africana. Angola, Kongo e S.Tomé (1600-1650)*, Lisboa, Vega, 2003.

REIS, João José. *Rebelião Escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835 / revisão revista e ampliada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e monopólio no nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*. São Paulo: HUCITEC, 2004.

RIBEIRO JÚNIOR, José. Alguns aspectos do tráfico escravo para o nordeste brasileiro no século XVIII. In : *Anais do VI Simpósio dos Professores Universitários de História*. São Paulo: ANPUH, 1973.

RILEY, Carlos. Ilhas Atlânticas e Costa Africana. In: BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirki (org.). *História da Expansão Portuguesa*, vol. 1. Navarra, Espanha : Temas e Debates, 1998.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola - Rio de Janeiro , 1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

ROSÁRIO, Adalgisa Maria Vieira do. *O Brasil filipino no período holandês*. São Paulo: Editora Moderna, 1980.

RUSSEL-WOOD, A.J.R.. Brasil colonial : o ciclo do ouro. In: BETHELL, Leslie (org.). *América Latina Colonial*. Vol. II. São Paulo: EDUSP; Brasília, Distrito Federal : Fundação Alexandre Gusmão, 1998.

SANTOS, Manuel dos. *Calamidades de Pernambuco*. Recife: FUNDARPE/ Governo de Pernambuco/Diretoria de Assuntos Culturais, 1986.

SANTOS, João Marinho. *op. Cit.*, p.157 ; FARINHA, António Dias. Norte de África. In: BETHENCOURT; CHAUDHURI (org.). *História da Expansão Portuguesa* , vol. 1. Navarra, Espanha : Temas e Debates, 1998.

SAUDERNS, A.C. de C.. *A Social History of Black Slaves and Freedmen in Portugal (1441-1555)*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *Do Brasil Filipino ao Brasil de 1640*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos : engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. As grandes lavouras e as periferias. In: BETHELL, Leslie (org.). *América Latina Colonial*. Vol. II. São Paulo: EDUSP; Brasília, Distrito Federal : Fundação Alexandre Gusmão, 1998.

SCHWARTZ, Stuart e LOCKHART, James. *A América Latina na época colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

SILVA, Alberto da Costa. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500-1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Fundação Biblioteca Nacional, 2002.

SILVA, Luiz Geraldo. Religião e identidade étnica. Africanos, crioulos e irmandades na América portuguesa. In: *Cahiers des Amériques Latines*, Paris, v. 44, n. 3, 2003.

_____. Cooperar e dividir: mobilização de forças militares no império português (Séculos XVI e XVII). DORÉ, Andréa; LIMA, Luís Filipe Silvério e SILVA, Luiz Geraldo (orgs.). *Facetas do Império na História: conceitos e métodos*. São Paulo: Aderaldo & Rotschild, 2008.

_____. A Propriedade Mercantil e a Propriedade Colonial: Uma abordagem Interpretativa da Economia Colonial do Nordeste (1690-1750). In: *Cadernos de História*, UFPE, Recife, v.2, 1987

SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

_____. Histórias cruzadas: os mahi setecentistas no Brasil e no Daomé. In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade* (Rio de Janeiro, séculos XVII e XIX). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005

SOUMONNI, Elisée. Daomé e o mundo Atlântico. In: *South Exchange Programme for Research on the History of Development*. Amsterdam/Brasil : SEPHIS/Centro de Estudos Afro-Asiáticos, 2001.

THOMAZ, Luís Felipe. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel, 1994.

SANTOS, João Marinho. A expansão pela espada e pela Cruz. In: NOVAES, Adauto (org.). *A descoberta do homem e do mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THORNTON, John K.. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2004.

VERGER, Pierre. *O fumo da Bahia e o tráfico dos escravos do Golfo de Benim*. Publicações do Centro de Estudos Afro-Orientais: Ed. da UFBA, 1966.

_____. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de todos os santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.